DIE SCHIFFSGEWALT.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

BEI DER JURISTISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT LEIPZIG

EINGEREICHT VON

WERNER SCHIEGE

REFERENDAR IN DRESDEN.

ACAD.
LUGD.BAT.
RIJKS.

BORNA-LEIPZIG

BUCHDRUCKEREI ROBERT NOSKE

1910.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545812_0033

Meinen lieben Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	A. Geschichtliche Entwicklung	1
	B. I. Die Schiffsgewalt im modernen deutschen Recht.	
§ 2.	Begriff	16
§ 3.	Das Seeschiff	22
§ 4.	Die Schiffsinsassen	32
§ 5.	Der Kapitän	35
§ 6.	II. Der Kapitän als Inhaber der Schiffsgewalt	39
	III. Die Befugnisse der Schiffsgewalt im einzelnen.	
§ 7.	Gegenüber der Schiffsmannschaft	43
§ 8.	Gegenüber den sonstigen Schiffsinsassen, insbesondere den Passagieren	53
§ 9.	Der Kapitän als Standesbeamter	59
§ 10.	Der Kapitän als Nachlaßbeamter	63
§ 11.	Der Kapitän als Beamter der Strafrechtspflege	67

Literaturverzeichnis.

Bernsten, K. H., Die Schiffsgewalt. Diss. Göttingen 1904.

Boyens, E., Das deutsche Seerecht auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte. Leipzig 1897—1901.

Brodmann, E., Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1903.

Caumont, A., Dictionnaire universel de droit maritime au point de vue commercial, administratif et pénal. Havre 1867.

Endemann, W., Das Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1884.

Engelbrecht, J. A., Corpus juris nautici. Bd. 1. Lübeck 1790.

Engelbrecht, J. A., Der wohlunterwiesene Schiffer usw. Lübeck 1792.

Fromageot, H., Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande. Paris 1901.

van Hall, J., Dissertatio historico-juridica de magistro navis. Amstelodami 1822.

Der erbarn Hansee-Städte Schifs-Ordnung und Seerecht usw. 2. Aufl. 1711.

Herrmann, K., Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902. Berlin 1902.

v. Hippel, Die Seemannsordnung, das Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute usw. v. 2. 6. 1902. Leipzig 1902.

v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts. Bd. 2. Hamburg 1887.

v. Kaltenborn, C., Grundsätze des europäischen Seerechts usw. Bd. 1. Berlin 1851.

Katz, Die strafrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und das Seehandelsstrafrecht. Berlin 1902.

Kay, The law relating to Shipmasters and Seamen. 1. Edition. London 1875.

Knitschky, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Bearbeitet von Rudorff. Berlin 1902.

Kotze, Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 usw. Berlin 1902.

Langenbeck, H., Anmerkungen über das hamburgische Schiff- und Seerecht usw. Hamburg 1727.

Leo, M., Deutsches Seehandelsrecht. München 1902.

Lewis, Das deutsche Seerecht. Bd. 1. Leipzig 1877.

Loewe, Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. Berlin 1903.

Loosey, C. F., Bestimmungen über Handel und Schiffahrt der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Wien 1885.

Lyon-Caën et **Renault,** Traité de droit commercial. 3 e édition, tome V. Paris 1901.

Makower, Das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Berlin 1880.

The merchant shipping act. Aus dem Englischen übersetzt. Bremen 1855.

Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen, II: in der Seemannsordnung v. 27. 12. 1872; III: im Gesetz betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute vom 27. 12. 1872. Erlangen 1876.

Pappenheim, M., u. **Kristen Johannssen.** Das norwegische Seegesetz (Lov om sjöfarten) v. 20. 7. 1893 unter Vergleichung mit dem schwedischen Seegesetz v. 12. 6. 1891 und dem dänischen Seegesetz v. 1. 4. 1892. Stuttgart 1895.

Pardessus, J. M., Collection des lois maritimes antérieures au XVIII e siècle. Paris 1834.

Perels, F., Das allgem. öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche usw. Berlin 1901.

Perels, F., Handbuch des allgem. öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche. Berlin 1884.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1903.

Perels, L., Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze usw. Berlin 1902.

Pöhls, M., Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechtes für Juristen und Kaufleute. Bd. 3.: Seerecht. 1. Teil. Hamburg 1830.

Schaps, G., Das deutsche Seerecht usw. Berlin 1897—1903.

Scherer, M., Das deutsche Seerecht. Leipzig 1902.

Der wohlinstruirte Schiffer usw. 2. Aufl. Lübeck und Wissmar 1747.

v. Sahme, R. F., Einleitung zum Seerecht des Königreichs Preußen. Königsberg 1747.

Sieveking, Das deutsche private Seerecht (mit Ausschluß des Seeversicherungsrechtes). Leipzig.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags: 1. Legislaturperiode III. Session 1872 Bd. 3.; 10. Legislaturperiode II. Session 1900/02 Anl.-Bd. 1, 3 u. 6.

Temperley, R., The merchant shipping Act 1894 a. s. o. London 1895.

Wagner, R., Beiträge zum Seerecht. Riga 1880.

Wagner, R., Das Handbuch des Seerechts. Leipzig 1884.

Weber, O., Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen. Diss. Bonn 1907.

White, J. D., The merchant shipping acts 1894—1897 with notes appendices and index. London 1897.

Zorn, Ph., Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Bd. 2.: Das Verwaltungsrecht usw. Berlin 1897.

v. Zwingmann, V., Russisches Handelsgesetzbuch usw. Riga 1889.

A.

§ 1.

Geschichtliche Entwicklung.

Die Urform des Seehandels ist zu allen Zeiten und überall die gleiche gewesen sowohl in den Ländern, die an das Mittelmeer angrenzen und ihn nachweislich am frühesten getrieben haben, als auch an den übrigen Meeresküsten. In den nordischen Ländern und insbesondere in Deutschland, von dem im folgenden hauptsächlich die Rede sein soll, hat der Beginn des Seehandels erst verhältnismäßig spät eingesetzt. Hinderlich war ihm die geringe Kultur und die Unsicherheit des Meeres. Solange die Seefahrt zum Zwecke des Seeraubes blühte (vor allem im 9.—11. Jahrhundert, als die Normannen die europäischen Küsten heimsuchten), war der friedliche Seehandelsverkehr wenn auch nicht ausgeschlossen, so doch stark beschränkt. Daher kam es denn auch, daß alle das Seerecht betreffenden Kodifikationen, soweit sie uns erhalten sind, einer späteren Zeit entstammen. So rührt z. B. das Statut von Schleswig ungefähr aus dem Jahre 1150 her.

Die älteste Art des Seehandels ist diejenige in Gestalt einer Sozietät. Zunächst taten sich mehrere Personen zusammen, erbauten gemeinsam ein Schiff, kauften Waren ein und verkauften sie mit großem Gewinn in überseeischen Ländern, nachdem sie ihr Schiff gemeinsam über das Meer geführt hatten. Jeder einzelne von ihnen war also Schiffseigentümer, Kaufmann und Seemann zugleich. Alle Teil-

nehmer waren berechtigt, an sämtlichen das Schiff und die Ladung berührenden Entscheidungen der Gesamtheit mitzuwirken. In seinem Tun und Handeln war jeder frei. Niemand besaß irgendwelche Vorrechte vor den übrigen Mitgliedern der Schiffsgemeinschaft. Die Eigenart der Seeschiffahrt setzte nun allerdings in Wirklichkeit der persönlichen Freiheit starke Grenzen, denn je länger die Fahrt, desto größer die Gefahr für Leib und Leben, Hab und Gut. Es verbot sich daher von selbst, daß der einzelne während der Reise nach seinem eigenen Gutdünken handelte und die Rücksichtnahme auf die übrigen Schiffsinsassen beiseite setzte. Die Gefahren, welchen das Schiff auf der Reise ausgesetzt war, verlangten vielmehr das Zusammenwirken aller für das glückliche Gelingen der Fahrt maßgebenden Kräfte unter einer einheitlichen, planmäßigen Leitung. Aus diesen Erwägungen heraus übertrug man dem Seeerfahrensten unter der Gemeinschaft den wichtigsten Posten auf der Fahrt, die Lenkung des Steuers, und ordnete sich ihm für die Navigation des Schiffes freiwillig unter. Diese Unterordnung verschaffte dem Steuermann keinerlei Autorität gegenüber seinen Mitreisenden. Die Gleichstellung mit ihnen blieb bestehen. Sie gewährte ihm ferner keinerlei selbständige Zwangs- oder Strafgewalt. Ein Vorgehen gegen unbotmäßige Mitreisende war nur möglich, wenn die Gesamtheit der übrigen Schiffsinsassen im allgemeinen Interesse es guthieß und ihm hierbei den nötigen Rückhalt lieh. Dabei bestand jedoch zweifellos das Bedürfnis nach einer herrschenden Gewalt an Bord. Oft genug wird es bei den damaligen rauhen Zeiten vorgekommen sein, daß die Widerspenstigkeit eines Mitreisenden Schiff und Leben in Gefahr brachte. Die enge Schiffsgemeinschaft brachte überdies Reibungen aller Art mit sich, die in ihren

Rückwirkungen auf die Gesamtheit von schwerwiegender Bedeutung sein konnten. Soweit nötig, halfen sich dann die Schiffsinsassen dem Störer des Schiffsfriedens gegenüber selbst, nachdem sie sich gemeinsam über die geeigneten Maßregeln beraten hatten. Bei der Kürze der Fahrt bedurfte es aber noch keiner besonderen nach außen hin erkennbaren Institution, deren Aufgabe die Verhinderung und Beseitigung solcher Mißstände gewesen wäre.

Das Aufblühen des Handels und die Vergrößerung der Schiffe bedingte mehr und mehr eine Erhöhung des im Seehandel investierten Kapitals. Die kleinen Mittel des seekundigen Küstenbewohners reichten auf die Dauer nicht aus, um den Seehandel erfolgreich durchzuführen. Er mußte deshalb suchen, wirtschaftlich stärkere Kreise für seine Zwecke zu interessieren. In dieser Periode war der Landhandel bereits zu einer gewissen Blüte gelangt. Den Kaufleuten, welche sich mit ihm befaßten, brachte er reichen Gewinn und setzte sie so in den Stand, sich an größere Unternehmungen heranzuwagen. Bei der Suche nach neuen Absatzgebieten lag es für sie nahe, sich dem zwar gefahrvollen, aber sehr aussichtsreichen Erwerb durch den Seehandel zuzuwenden. So vollzog sich allmählich eine Annäherung der beiden Erwerbsstände. Die Seeleute stellten dem Kaufmann ihr Schiff mietweise zum Transport seiner Waren zur Verfügung. Dieser vergütete ihnen seinerseits den gemieteten Schiffsraum und die während des Transportes geleisteten nautischen Dienste.[1]) Die Schiffsleute behielten als Eigen-

[1]) Die oben angeführte Form des Handelsbetriebes ist ebenfalls alten Datums. Bereits im Statut von Schleswig Kap. 68 heißt es: „Is dat we eyn Scip hüret, vnde dar Wynkopes Lüde aver heft, vnde bringet syn Gut in dat Scip, vnde darna wil nicht varen, so betale he de gantzen

tümer des Schiffes das Recht, für ihren Teil auf eigene Rechnung Waren einzukaufen, auf dem Schiff mitzuführen und in der Fremde abzusetzen (das Recht der sogen. Führung). Die Rechtsunsicherheit in der damaligen Zeit ließ es den Kaufleuten geboten erscheinen, ihre Warenladungen auf der hohen See selbst zu begleiten. Die Folge ihrer Anwesenheit an Bord war naturgemäß ein Zurücktreten der Schiffsbesatzung. Die letztere sah sich genötigt, auf sie Rücksicht zu nehmen und ihnen ein Recht der Mitbestimmung bei den das Schiff, insbesondere aber die Ladung betreffenden wichtigen Entscheidungen während der Fahrt einzuräumen. Wenn schließlich auch unter Umständen die Ansicht der seeerfahrenen Schiffsleute hierbei über diejenige der um ihre Güter besorgten Kaufleute die Oberhand gewann, z. B. in Fällen des Seewurfes, so war ihnen doch immerhin durch ihre Anwesenheit an Bord eine starke Interessenvertretung gewährleistet. Im gewöhnlichen ruhigen Verlauf der Seefahrt war für alle ihren nautischen Teil anlangenden Angelegenheiten eine Betätigung der kaufmännischen Schiffsinsassen nicht erforderlich, unter Umständen sogar störend. Sie war erst von Wert in Seenot. Es bedurfte hier beispielsweise des Hinweises auf die nahe Lebensgefahr und die Notwendigkeit des Werfens von Ladung ihnen gegenüber. Ihr Widerstand gegen eine solche Maßregel ist zwar bei wirklich dringender Gefahr bedeutungslos, sie hat aber zur Folge, daß es später seitens des Schiffers eines durch das Zeugnis seiner Schiffsleute verstärkten Nachweises ihrer Notwendigkeit bedarf.[1])

Vracht; heft he ok nicht in dat Scip gebracht, so betale he de halven Vracht". Vgl. Pardessus Bd. 3 S. 229.

[1]) vgl. hierzu Statut von Hamburg (1603) Tit. XVI Art. 1, bei Pardessus Bd. 3 S. 381.

Bald ändern sich die Verhältnisse noch mehr zu ungunsten der Seeleute. Sie sind allmählich nicht mehr imstande, das Gesamteigentum am Schiff aufrechtzuerhalten. Aus dem Gesamteigentum wird jetzt Sondereigentum. Das geschieht in der Weise, daß einzelne oder eine Mehrheit von kapitalkräftigen Personen ein Schiff erwerben, um es für sich zum Seehandel zu verwenden (Schiffsfreunde, Kumpane oder Reeder).[1]) Die Leitung des Schiffes übernimmt ein seekundiger Mitreeder oder ein Einzelreeder. Der Handel wird entweder selbständig betrieben oder die Reederei vermietet ihr Fahrzeug an Kaufleute.[2]) Das Entgelt fließt jetzt der Reederei allein zu. Der Schiffsführer wird zum Schiffsherrn (Scipher, schiphere, schipper, Schiffer, Schiffspatron). Die Schiffsleute sinken zu seinen „Schiffsknapen“ oder sogar „Schiffsknechten“ herab.[3]) Ein Vertragsverhältnis besteht nur noch zwischen ihnen und dem Schiffer, nicht zwischen ihnen und den Kaufleuten. Von letzteren sind sie völlig unabhängig. Als Überrest ihrer früheren gleichberechtigten Stellung erhält sich die Befugnis der „Führung“. Deren Gewinn stellt neben

---

[1]) vgl. ältestes Bremer Schiffsrecht Art. XX, bei Pardessus Bd. 3 S. 322 sowie ältestes Hamburger Schiffsrecht (1270, 1276 u. 1292) Art. XXV, bei Pardessus Bd. 3 S. 346 ff.

[2]) Im wohlinstruierten Schiffer § 1 heißt es über die Gründe, die dazu geführt haben: „Weilen die Eigentümer der Schiffe nicht allemahl theils die Gelegenheit, theils das Vermögen haben, ihre Schiffe selbsten zu beladen, sie dieselben aber nicht fruchtlos an dem Wall liegen lassen können; so ist nichts gewöhnlicheres, als daß sie andere Befrachtung suchen und fremde Kaufmannsgüther um einen gewissen Lohn von einem Ort zum andern transportieren, welches die Schiffsleute nennen ‚Vor Fracht fahren‘“.

[3]) vgl. Schiffsrecht von Hamburg (1497) Art. XX, bei Pardessus Bd. 3 S. 354.

einer vom Schiffer für die geleisteten seemännischen Dienste gezahlten Vergütung (Heuer, Gage) ihren hauptsächlichsten Seeerwerb dar. Das Gestatten der Führung ist eines der wesentlichsten Momente, welches den Schiffsmann von Unbotmäßigkeit gegen die Schiffsordnung abzuhalten geeignet ist. Eine etwaige Bestrafung würde ihn in erster Linie an dieser treffen. Am Gewinn des Schiffseigners ist er in zweiter Linie insofern interessiert, als jetzt der Grundsatz durchdringt: „Fracht ist die Mutter der Gage". Ohne Fracht gibt es keine Heuer. Das bisherige Haupt der Schiffsgesellschaft, der Steuermann, nimmt jetzt die zweite Stelle an Bord ein. Er wird zum seemännischen Beirat des Schiffers, welcher unter Umständen nur Vorkenntnisse kaufmännischer Natur für sein Amt mitgebracht hat. Im übrigen bleibt das gemeinsame Zusammenwirken sämtlicher Schiffsleute noch lange Zeit bei Entscheidungen über gewisse Fragen technischer Natur, z. B. beim Antritt einer Reise darüber, ob der Wind günstig ist oder nicht, erhalten.

Es währt nicht lange, bis auch die Stellung des Schiffers wieder einer Änderung unterworfen wird. Es bahnt sich nämlich eine Trennung von Reeder und Schiffereigenschaft an. Wie oben erwähnt wurde, führte bisher der Einzelreeder oder einer der Mitreeder das Fahrzeug als Schiffer selbst. Im nordischen und deutschen Seehandel hat diese Gepflogenheit noch früher ihr Ende gefunden als in den Küstenstaaten des Mittelmeeres. Welche Veranlassung zu ihrer Aufhebung geführt hat, läßt sich nicht genau bestimmen. Es ist möglich, daß ihre Ursache in der stärkeren Beteiligung des Binnenhandels zu suchen ist, der den Seehandel mit eigenen Schiffen betreiben wollte und sich zur Führung seiner Fahrzeuge besonderer seekundiger Angestellter bedienen mußte. Wahr-

scheinlicher ist es jedoch, daß die Vergrößerung der Reederei mit der vermehrten Indienststellung von Handelsschiffen die Möglichkeit ausschloß, auf jedes Schiff einen sachkundigen Reeder als Schiffer einzusetzen. Die Schiffseigentümer sahen sich deshalb gezwungen, einer besonderen Person die Besorgung der eigentlich ihnen selbst zustehenden Geschäftsführung zu übertragen. Der von ihnen eingesetzte Schiffer hat als wesentlichste Aufgabe die Verpflichtung, die Schiffsbesatzung zu kontrollieren und die Geschäfte der Schiffsleitung zu besorgen. Er erhält das Recht, die Mannschaft anzuheuern, und gewinnt so von Beginn der Fahrt an den übrigen Schiffsleuten gegenüber außerordentlich an Ansehen und Machtfülle. Sind die Befrachter an Bord, so ist er nur Vertreter der Reederei; ist das nicht der Fall, so hat er gleichzeitig deren Interessen mit wahrzunehmen. Es wurde bereits angedeutet, daß seit einiger Zeit die Kaufleute ihre Waren nicht mehr persönlich begleiteten. Die zunehmende Rechtssicherheit im allgemeinen, besonders aber der Umstand, daß der Schiffer jetzt ein starkes Interesse hat, das Kaufmannsgut unbeschädigt an seinem Bestimmungsort abzuliefern, um seiner Reederei durch pünktliche und sorgsame Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen die Zuwendung späterer Frachten zu sichern, lassen eine persönliche Begleitung der Ladung durch den Befrachter unnötig erscheinen. Er setzt sich deshalb für seine Person nicht mehr den Gefahren der See aus, sondern überträgt die Wahrnehmung seiner Interessen einem seiner Angestellten (Supercargo oder Cargadeur). Sehr bald — etwa seit Ende des 16. Jahrhunderts — hört auch diese Sitte ganz auf.[1])

[1]) Bezeichnend für die Übergangsperiode sind die Bestimmungen des Art. 1 Tit. XVI des oben zitierten Statuts von Hamburg (1603). Sie

Die Fürsorge für die Ladung wird nunmehr eine der wesentlichsten Schifferpflichten. Hand in Hand damit geht das Recht, unter Umständen sogar die Pflicht, über die anvertrauten Güter zu verfügen. Ein solches Recht kann natürlich erst dann als vorhanden anerkannt werden, wenn seine Geltendmachung durch das überwiegende Interesse von Schiff und Insassen bedingt ist. Der Schiffsführer hat in solchem Falle doppelt sorgsam Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen und darnach seine Entschließung zu treffen. Ausschlaggebend für den Übergang dieser Rechte an den Schiffer ist die im Laufe der Zeit aufblühende Versicherung gegen Seegefahr mittels Prämienzahlung, die stärker hervortretende Haftung des Schiffers ex recepto und seit Ende des 17. Jahrhunderts das Aufkommen des Konnossements, d. h. die Ausstellung eines Empfangsbekenntnisses. Das Ergebnis der angeführten Entwicklung ist sonach in letzter Linie ein Eintreten des Schiffsführers in die Stellung eines handelsrechtlichen Vertreters des Kaufmanns. Die nautische Leitung des Fahrzeuges ist jetzt nicht mehr seine ausschließliche Aufgabe. Er ist zum Herrn über die Schiffsleute und über die Kaufmannsgüter geworden. Die Folge davon ist die Verpflichtung, etwaige hinsichtlich Fahrt und Ladung gegebene Anweisungen der Reeder und Befrachter auf das sorgfältigste zu beachten. Die Eigenartigkeit der Seefahrt läßt aber eine feste, gleichmäßige und bis ins einzelne gehende Regelung seines Verhaltens während der Reise nicht zu. Er kommt leicht in die

---

auten: „Ist ein Schiff in Wassersnoth und der Schiffer begehrte zu werfen; so soll man die Frachtleute fragen, ob es ihr Wille sey . . .“, sowie ferner: „Wäre auch kein Kaufmann in dem Schiffe, was dem Schiffer, samt dem meisten Theile im Schiffe, gut deuchte; das soll man thun“. Bei Pardessus Bd. 3 S. 381 ff.

Lage, den getroffenen Anordnungen unter Umständen entgegen handeln zu müssen. Es wäre unbillig, ihn für Maßnahmen haftbar zu machen, die er nach den obwaltenden Verhältnissen im Interesse des Ganzen nach reiflicher Erwägung als richtig und zweckentsprechend erkannt hat. Dieser Einsicht konnten sich die beteiligten Kreise nicht verschließen. Man billigte deshalb ihm dann allgemein eine größere Selbständigkeit zu, wenn er nicht die Möglichkeit hatte, neue Anweisungen seiner Reeder oder Befrachter einzuholen.

Außer den handelsrechtlichen Befugnissen gehen im Laufe der Zeit auch solche öffentlichrechtlicher Natur auf den Schiffer über. Die völlige Loslösung des Schiffes vom Heimatsstaate führte bald genug dazu, das Fahrzeug samt der auf ihm befindlichen menschlichen Gemeinschaft mit dem Schiffer als Oberhaupt wie ein Gemeinwesen für sich, einen besonderen „Schiffsstaat“ zu betrachten. Als dringendste Aufgabe lag diesem staatsähnlichen Gebilde die Schaffung bestimmter Rechtssätze ob, welche die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit während der Reise gewährleisteten. Im Verfolg dieser Aufgabe bildete sich gewohnheitsrechtlich ein eigenes Schiffsrecht aus. Es diente in erster Linie zur Ahndung während der Fahrt begangener Delikte und zur Schlichtung von Streitigkeiten der Schiffsleute untereinander. Seine Notwendigkeit war in der zunehmenden Dauer der einzelnen Reisen begründet. Das gegebene Organ für die Ausübung fand sich in dem Schiffer. So sehen wir denn, wie er Schiffsleuten, die sich vergangen haben, Bußen auferlegt und diese einzieht.[1])

[1]) vgl. Statut von Schleswig (1150) Art. 69, bei Pardessus Bd. 3 S. 229.

Die heimische Staatsgewalt hat sich bisher um die Verhältnisse der Seefahrer wenig gekümmert. Als sie beginnen will, diese gesetzlich zu regeln, sieht sie sich veranlaßt, das geschichtlich Gewordene anzuerkennen.[1]) Das Statut von Hadersleben (1292)[2]) besagt in diesem Sinne ausdrücklich: „Wenn sich während der Reise zwischen zwei Schiffsleuten Händel erheben, so soll die Angelegenheit vor den Schiffer gebracht werden und nicht vor den ordentlichen Richter". Noch weiter geht das lübische Recht von 1240.[3]) „So we umme schult to vorderende, oder umme en andere sake kumt an (9) en schip unde klage vort vor deme schip-herren, unde vor den luden, de in deme schepe sint, unde richtet de schipherre mit den luden deme klegere na schepes rechte umme schult (10), oder umme andere sake." Es gewährt dem Schiffer samt den Schiffsleuten, d. h. dem Schiffsrat, die Befugnis, auf Zivilklagen, die bei ihm von Bürgern gegen Schiffsleute angebracht werden, Recht zu geben an Stelle des ordentlichen Richters. Diese Gerichtsbarkeit wurde später noch weiter ausgebildet[4]) und scheint sich bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts gehalten zu haben, wenigstens finden sich in den Hanserezessen von 1591 und 1614 keinerlei entsprechende Anordnungen mehr. Von da an nimmt sie die Staatsgewalt ausschließlich für sich in Anspruch, ins-

---

[1]) vgl. Statut von Flensburg (1284) Kap. 69, bei Pardessus Bd. 3 S. 231.

[2]) vgl. das Statut von Hadersleben (1292) Kap. 33, bei Pardessus Bd. 3 S. 233.

[3]) vgl. das lübische Seerecht von 1240 Kap. 84: Van tuge in schepes richte, bei Pardessus Bd. 3 S. 400.

[4]) vgl. Wisbysches Seerecht Art. X, bei Pardessus Bd. 1 S. 468. Es werden hier nähere Bestimmungen über den Zeugenbeweis getroffen.

besondere kommt es ihr darauf an, Kapitalverbrechen, wie Totschlag und Meuterei, gebührend zu sühnen. Gewissermaßen als Entschädigung für die Beschneidung dieser durch den Schiffer als Haupt des Schiffsrates ausgeübten Jurisdiktion weist die Gesetzgebung ihm die Disziplinargewalt über seine Leute zu und verstärkt die staatliche Aufsicht. Seitdem der Seemann seines Miteigentums an Schiff und Ladung verlustig gegangen und zum bloßen Arbeitnehmer herabgesunken ist, mußte auch sein Interesse am glücklichen Gelingen der Seefahrt nachlassen. Die Sorge und Verantwortung für Schiff und Ladung war Sache des Schiffsführers. Den Schiffsmann fesselte nichts weiter an das Fahrzeug als seine Führung und die beim Ende der Fahrt ihm auszuzahlende Heuer. Hatte er die letztere bereits im voraus empfangen, so hinderte ihn nichts, im nächsten Hafen zu entlaufen, falls es ihm auf seinem Schiff wegen harter Behandlung, strengem Dienst, schlechter Kost und geringer Heuer nicht gefiel. Zudem schmerzte der Verlust der Führung nicht zu sehr, wenn sich die Gelegenheit fand, Dienste auf einem besseren Schiff bei höherer Heuer zu nehmen. Der Schiffer war gegen solche Pflichtwidrigkeiten seiner Leute schutzlos. Das gleiche traf zu, wenn diese sich während der Reise anderweite Verletzungen der Schiffsordnung zuschulden kommen ließen und die Mehrzahl der Schiffsleute deren Partei ergriff. Das einfachste und scheinbar vielbenutzte Mittel war die Entfernung des Schuldigen von Bord. Sie wurde bewirkt durch Aussetzen auf „eneme olande“ oder „wüste werder“.[1]) Voraussetzung dabei

[1]) vgl. Statut von Schleswig (1150) Art. 73, bei Pardessus Bd. 3 S. 230: „We dar stilt in deme Scepe edder Deverie bedrifft in dem Scepe, den scal men setten uppe eyn wüste Werder, myt Spise drier Daghe, unde myt Tunder unde myt eyneme gloyendighen Iseren“.

war, daß der Schiffsrat mit der Maßnahme des Führers sich einverstanden erklärte. Traf dies nicht zu, so kam wohl auch das Gegenteil vor.[1]) Diesen auf die Dauer unhaltbaren Zuständen machte das Eingreifen der heimischen Gesetzgebung bald ein Ende. Den deutschen Hansestädten an der Ost- und Nordsee, die ja im frühen Mittelalter die Hauptvertreter des deutschen Seehandels waren, mußte daran gelegen sein, feste Regeln für das Verhältnis von Schiffer und Schiffsleuten auf ihren Koggen zu schaffen. Zu diesem Zwecke bestimmten sie, daß jeder Schiffsmann, der sich einem Schiffer zu einer Reise verheuert habe, verpflichtet sei, in dessen Dienst bis zur Beendigung der Seereise zu verbleiben.[2]) Zur Erfüllung dieser Verpflichtung wurde der Schiffsmann durch Strafandrohung angehalten. Als Strafen kamen in Betracht Verlust der verdienten Heuer und Zahlung der Hälfte der versprochenen Heuer aus eigenen Mitteln (Wisby) sowie Todesstrafe (Lübeck). Die letztere findet sich zur Ahndung des Entlaufens mit Heuer in verschiedenen anderen Gesetzen des 15. Jahrhunderts. Durch deren Anwendung gewann die Stellung des Kapitäns gegenüber seiner Mannschaft ein erhöhtes Ansehen. Es kam weiter dazu, daß Maßregeln, wie das Verbot für den Schiffsmann, vor nichthanseschen Gerichten gegen seinen Schiffsherrn Klage zu erheben, diese Hervorhebung noch mehr festigten. Gebote an den Schiffer, Seeleute, die wegen gewisser Vergehen bestraft und vom Dienst auf Hanseschiffen

---

[1]) Wenigstens scheint die Bestimmung des Art. 12 im hamburgischen Statut (1276), bei Pardessus Bd. 3 S. 341 ff. darauf hinzudeuten, daß die meuterische Mannschaft ihren Schiffsherrn aussetzte. Im gleichen Sinne Art. 12 des Statuts von Lübeck, bei Pardessus Bd. 3 S. 407.

[2]) vgl. Hanserezeß (1530) Art. 16, bei Pardessus Bd. 2 S. 493; ferner Lüb. Ordonnance (1542) Art. 19, bei Pardessus Bd. 3 S. 430.

ausgeschlossen waren, nicht anzustellen,[1]) bei Vergehen der Mannschaft, insbesondere Entlaufen aus dem Dienst, diese bei Strafe anzuzeigen,[2]) u. a. mehr sorgten für eine wirksame Durchführung der getroffenen Maßnahmen und eine feste Sicherung der Disziplin.

Das erhöhte Interesse, welches der Staat an den Verhältnissen der Schiffsinsassen nimmt, zeigt sich auch darin, daß nunmehr die Übernahme der Schifferstellung von besonderen Voraussetzungen abhängig gemacht wird. Diesen Zweck verfolgt ein Privilegium von Danzig (1526), in dem es festsetzte, daß jeder gegenwärtige und zukünftige Schiffsführer Danzigs vor dem Rat der Stadt zu erscheinen und nachzuweisen habe, daß er ein rechtschaffener, treuer und energischer Mann sei, der keinen der Stadt untreuen Mann auf seinem Schiff dulden würde.[3]) In Lübeck verlangte man seit 1542 von jedem Schiffer, daß er Bürger der Stadt sei und dem Rate den Treueid leiste, anders sollte kein Schiffer zugelassen werden.[4]) Die bis ins einzelne gehende Regelung aller vorkommenden Verhältnisse bekundet durchweg das Bestreben, das Ansehen des Schiffers zu heben und gleichzeitig seine Dienste für die Staatsgewalt in Anspruch zu nehmen. In diesen Bestrebungen trat offensichtlich gegen Ende des 16. Jahrhunderts ein gewisser Rückschlag ein. Dem Schiffer lag von da an nur noch die Pflicht ob, bei schweren Verbrechen den Täter in Eisen zu schlagen und ins erste Ge-

---

[1]) vgl. Seerecht von Bremen Art. 4 (1303), bei Pardessus Bd. 3 S. 324.

[2]) vgl. Lüb. Ordonnance (1542) Art. 19, bei Pardessus Bd. 3 S. 430.

[3]) vgl. Pardessus Bd. 3 S. 468 ff.

[4]) vgl. Pardessus Bd. 3 S. 426 Art. 1 der Lüb. Ordonnance (1542).

richt zu bringen.[1]) Besondere Schiffsgerichtsbarkeit gibt es nicht mehr.

Von einer Weiterbildung der Schiffsgewalt ist in den folgenden Jahrhunderten kaum zu reden. Das Stagnieren der seerechtlichen Entwicklung zeigt sich deutlich genug darin, daß das revidierte lübische Recht von 1586[2]) Buch 4 im wesentlichen bis zum Einsetzen der Seegesetzgebung des neuen Deutschen Reiches in Kraft blieb. Für die Auffassung des Verhältnisses von Schiffer und Mannschaft im 18. Jahrhundert ist kennzeichnend die Bestimmung des preuß. allgem. Landrechts: „Das Schiffsvolk steht gegen den Schiffer in eben dem Verhältnis wie das Gesinde zu seiner Dienstherrschaft".[3]) Im wesentlichen hat diese durch das allgem. Landrecht gekennzeichnete Auffassung das ganze 19. Jahrhundert hindurch sich erhalten. Wie ein Hausvater für Ruhe und Frieden unter seinem Gesinde sorgen soll, so liegt dem Schiffsführer die Verpflichtung ob, darauf zu sehen, daß seine Leute friedlich untereinander leben und keiner den anderen beleidige, schimpfe oder sonst ungebührlich behandle.[4])

Die rein privatrechtliche Auffassung des Verhältnisses zwischen Schiffer und Schiffsmannschaft ist freilich nicht ganz ohne Widerspruch geblieben. Dies war hauptsächlich in Preußen der Fall. Hier kam man zu der Erkenntnis, daß die Gewalt über die Schiffsmannschaft nicht privat-, sondern öffentlichrechtlicher Natur sei und der Schiffsdienst dem Militärdienst gleiche. Die praktische Folgerung war die Anrechnung

---

[1]) vgl. Art. 31 des Hanserezesses von 1591, bei Pardessus Bd. 2 S. 517.

[2]) vgl. Pardessus Bd. 3 S. 438—448.

[3]) vgl. § 1534 daselbst.

[4]) vgl. ALR. a. a. O. II, 8 § 1605

des von preußischen Seeleuten auf preußischen Schiffen, die nach anderen Weltteilen segelten — nach Eintritt in das 20. Lebensjahr — geleisteten Schiffsdienstes auf den von ihnen zu leistenden Militärdienst.[1]) Die Anrechnung erfolgte jedoch nur dann, wenn sie sich gut aufführten, sich während der Seereise keiner der im ALR. II, 8 §§ 1606—1616 einschl. verzeichneten Vergehen schuldig machten und deshalb oder eines gemeinen Verbrechens wegen nicht zu einer mehr als sechswöchigen Gefängnisstrafe verurteilt worden waren.[2]) Übereinstimmend erklärt v. Kaltenborn, daß die disziplinarische Gewalt des Kapitäns und der ganze Charakter des Dienstverhältnisses etwas Militärisches hat und haben muß.[3]) Hier tritt auch zuerst die Ansicht auf, daß die Strafgewalt des Kapitäns gewissermaßen im Namen des Staates ausgeübt wird.[4])

Die weitere Entwicklung der Gewalt des Schiffers in der modernen Zeit zeichnet sich dadurch aus, daß ihm von jetzt ab eine Anzahl Befugnisse, zum Teil neu, zum Teil in erweitertem Umfange, übertragen werden, die ausschließlich staatliche Interessen zum Gegenstand haben und an Land von Beamten ausgeübt werden. Als Befugnisse dieser Art kommen in Betracht Funktionen strafprozessualer Natur und Funktionen der freiwilligen Gerichtsbarkeit. Der Kapitän ist an Bord zum Vertreter des Staatsanwalts und Untersuchungsrichters, des Sicherheits- und Wohlfahrtspolizei- sowie des Standes-Beamten geworden.

[1]) vgl. hierzu Allerh. Kabinettsorder v. 18. 11. 1832, abgedr. bei Miruß Bd. 1 §§ 444 ff.

[2]) vgl. ebenda § 445.

[3]) vgl. v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts, besonders im Privatverkehr, Bd. 1 S. 197.

[4]) vgl. ebenda S. 197.

B.

I. Die Schiffsgewalt im modernen deutschen Recht.

§ 2.

Begriff.

Die deutsche Rechtswissenschaft des vorigen Jahrhunderts hat sich verhältnismäßig wenig mit dem deutschen Seerecht beschäftigt. Die Gründe sind leicht erkennbar. Die rechtliche Zerrissenheit Deutschlands gewährten ihr kein genügendes Feld zur Betätigung. Die Bedeutung des Seehandels war tief gesunken. Sein Recht begnügte sich im wesentlichen mit den Errungenschaften früherer Zeit. Die Gründung des Norddeutschen Bundes, später die des Deutschen Reiches führte wie im bürgerlichen, so auch im Handels- und Seerecht einen bedeutenden Umschwung herbei. Das Reich übernahm schließlich die Organisation eines gemeinsamen Schutzes des deutschen Handels im Auslande sowie der deutschen Schiffahrt und ihrer Flagge zur See.[1]) In Ausführung dieser Bestimmung wurde eine Reihe der wichtigsten auf die Seeschiffahrt sich beziehenden Gesetze geschaffen.[2]) Gleichzeitig

---

[1]) vgl. Verfassung des Deutschen Reiches v. 16. 4. 1871 Art. 4 Nr. 7.

[2]) Es ergingen, abgesehen von den bereits aus der Zeit des Norddeutschen Bundes stammenden Gesetzen, wie das Gesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge v. 25. 10. 1867, die SeemO. v. 27. 12. 1872, ferner das Gesetz betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute vom gleichen Tage u. a. m.

beginnt die Wissenschaft sich dem Seerecht mehr und mehr zuzuwenden. Ihre verhältnismäßig kurze Zeit währende Beschäftigung mit ihm läßt es erklärlich erscheinen, wenn in manchen Fragen noch keine genügende Läuterung erfolgt ist. Zu den letzteren ist auch die Frage nach der Schiffsgewalt zu zählen. Für die darüber herrschende Unklarheit ist der Umstand bezeichnend, daß die beiden Schriftsteller, welche sie einer näheren Betrachtung unterzogen haben, zu verschiedenen Resultaten hinsichtlich ihres Wesens kommen. Es sind dies Philipp Zorn in seinem Staatsrecht des Deutschen Reiches[1]) und Wagner in seinem Handbuch des Seerechtes.[2]) Ersterer vertritt die Ansicht, daß die Schiffsgewalt ein staatsrechtliches Institut sei. Letzterer bestreitet das entschieden und bezeichnet sie als ein besonderes Privatrechtsverhältnis. Er vertritt also wie die alte Seemannsordnung v. 27. 12. 1872 den privatrechtlichen Standpunkt. Ob dieser mit Rücksicht auf die weitere Entwicklung der Schifferstellung in der neueren Gesetzgebung noch zu halten ist, soll im folgenden erörtert werden. Meinungsverschiedenheiten in der vorliegenden Frage konnten um so leichter entstehen, als es an einer gesetzlichen Definition des Begriffes fehlte. Eine solche enthalten die Motive zur neuen Seemannsordnung v. 2. 6. 1902.[3]) Darnach ist die Schiffsgewalt der Inbegriff aller derjenigen Befugnisse privat- und öffentlichrechtlicher Natur, welche mit Rücksicht auf die Loslösung des Schiffes von dem heimatlichen Territorium in der Hand des Schiffsführers vereinigt sein müssen, um die Sicherheit des Schiff-

[1]) vgl. Bd. 2 S. 847 ff.

[2]) vgl. S. 309 ff.

[3]) vgl. Stenogr. Ber. über die Verhandl. des Reichst. 10. L.-P. II. Sess. (1900—1902) Anl.-Bd. 1 S. 33.

fahrtsbetriebes zu gewährleisten. Die angeführte Begriffsbestimmung gibt noch kein erschöpfendes Bild vom Wesen der Schiffsgewalt. Von Wichtigkeit ist bei ihrer Betrachtung der Grundsatz von der Freiheit des Meeres.[1]) Hatten früher einzelne Staaten Ansprüche auf alleinige Herrschaft über das offene Meer gemacht,[2]) so haben sie dieselben im Laufe der Zeit wieder aufgegeben und sind auf den bereits im römischen Rechte geltenden Satz zurückgekommen, daß das Meer eine res communis omnium sei.[3]) Das moderne Völkerrecht hat hier der römischrechtlichen Anschauung wieder zum Siege verholfen. Es erkennt die Freiheit des Meeres im Prinzip uneingeschränkt an.[4]) Eine Durchbrechung dieses Prinzipes gilt jedoch in der Jetztzeit für das Küstenmeer.[5]) Es wird zum Staatsgebiet gerechnet und unterliegt allen Maßnahmen der Staatsgewalt. Ein Schiff, das sich innerhalb des Küsten-

---

[1]) Zuerst aufgestellt von Hugo Grotius in seinem Werke: „Mare liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia“ (1609).

[2]) Es kommen hier an größeren Staaten hauptsächlich England und Frankreich in Betracht, in zweiter Linie Holland. Die Geltendmachung dieser Hoheitsrechte führte mehrfach im 17. und 18. Jahrhundert zu kriegerischen Zusammenstößen zwischen den genannten Ländern. Vgl. hierzu F. Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart S. 139.

[3]) vgl. l. 2 § 1 D. de div. rer. et qual. I, 8.

[4]) F. Perels S. 11.

[5]) Als Küstenmeer wird nach deutscher Anschauung die See auf drei Meilen vom Lande aus, beim niedrigsten Wasserstand der Ebbe gerechnet, angesehen. Vgl. Zorn Bd. 2 S. 832. Im übrigen waltet über die Ausdehnung des Küstenmeeres unter den verschiedenen Seestaaten keinerlei Einverständnis vor. Vgl. F. Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart S. 21 ff.

meeres befindet, untersteht daher der Gewalt des Staates, dem das Küstenmeer gehört. Auf offenem Meer bleibt dagegen das Seeschiff seiner heimischen Staatsgewalt unterworfen. Es gilt als wandelnder Gebietsteil des Heimatsstaates. Auf Grund dieser Fiktion bestimmen sich seine Rechtsverhältnisse nach dessen Gesetzen. Die Grundlage der staatlichen Einwirkung bildet die Zugehörigkeit des Fahrzeuges zu dem betreffenden Staate, seine Nationalität. Ein Schiff, welches seine Nationalität durch Flagge und Schiffspapiere nachweisen kann, hat Anspruch auf den Schutz des Staates, dessen Flagge es führt. Auf dem Schiff und seinen Booten nimmt der Heimatsstaat die Vertretung öffentlichrechtlicher Interessen während der Reise ausschließlich in die Hand, so daß er jede direkte Einwirkung eines anderen Staates auf das, was innerhalb des Schiffskörpers vorgeht, fernzuhalten sucht. Nur mit besonderer Bewilligung, die als teilweiser Verzicht aufzufassen ist, kann es Beamten fremder Staaten gestattet sein, Amtshandlungen in diesem Territorium vorzunehmen. Der Hoheit über das Gebiet entspricht die Hoheit über die auf dem Schiffe und seinen Booten befindlichen Personen, gleichgültig ob sie Staatsangehörige oder Ausländer (subditi temporarii) sind. In diesem Sinne sagt Wagner: „Die Schiffsgewalt gewährt ihrem Inhaber ein Herrschaftsrecht, welches ähnlich wie die Staatsgewalt einen doppelten Charakter hat, indem es sich einerseits charakterisiert als das Recht, innerhalb eines gewissen Raumes eine Herrschaft auszuüben, und andererseits als eine Herrschaft, welche über Personen begründet ist. Beide zusammen stehen in der Mitte zwischen diesen staatsrechtlichen Verhältnissen und der privatrechtlichen Herrschaft, welche der Eigentümer oder Mieter einer Wohnung innerhalb seines befriedeten Besitztums einerseits und über

sein Gesinde andererseits auszuüben berechtigt ist".[1]) Mit diesen Worten setzt sich Wagner selbst in Widerspruch zu seinen früheren Äußerungen.[2]) Er gibt zu, daß der Schiffer in gewissen Fällen nach allen Gesetzgebungen die Staatsgewalt zu vertreten habe, daraus dürfe man aber seiner Ansicht nach nicht den Satz ableiten wollen, daß er zu dieser Vertretung in allen Notfällen berechtigt und verpflichtet sei. Er spricht ihm also für Notfälle die Vertretung der Staatsgewalt zum Teil wieder ab. Ist es an sich schon nicht recht erklärlich, wie er zu dieser Unterscheidung kommt, so bleibt er überdies jede nähere Erläuterung schuldig. Die privatrechtliche Auffassung vom Wesen der Schiffsgewalt würde zur Folge haben, daß der Schiffer als eine Privatperson erscheint, welcher zur Durchführung privater Interessen das Recht verliehen ist, seinen Willen mit Zwang anderen freien Staatsbürgern gegenüber durchzusetzen. Das ist aber eine Anschauung, die den modernen Rechtsbegriffen durchaus widerspricht. Wagner erkennt an, daß Befugnisse der Staatsgewalt auf dem Schiff durch den Kapitän auf hoher See ausgeübt werden. Unterzieht man die von ihm angeführten Funktionen des Kapitäns einer näheren Betrachtung, so ergibt sich, daß sie gerade das Wesen der Schiffsgewalt ausmachen. Es sind der freiwilligen Gerichtsbarkeit und der Strafrechtspflege angehörende Befugnisse, die an Land nur von Behörden ausgeübt werden. So wird der Kapitän tätig als Zivilstandesbeamter, als Nachlaßbeamter, als Sicherheits- und Wohlfahrtspolizeibeamter und als Beamter der Strafrechts-

---

[1]) vgl. Handb. S. 346 ff.

[2]) Ebenda S. 317.

pflege.[1]) Ganz besonders in letzterer Eigenschaft zeigt sich der staatsrechtliche Charakter der Schiffsgewalt. Daran ändert der Umstand nichts, daß seine Maßnahmen überwiegend vorbereitender Natur sind. Der Staat könnte natürlich dem Schiffer eine gewisse Jurisdiktion überlassen, wenn sich das auch wenig empfehlen dürfte, vor allem aber kann er sich in dessen Person ein Werkzeug schaffen, welches die ordnungsmäßige Verfolgung begangener Rechtswidrigkeiten auf dem Seeschiff gewährleistet. In dieser Absicht sind ihm die erwähnten Rechte und Pflichten bei der Strafrechtspflege vom Staate verliehen worden. Im übrigen steht der Kapitän sonst noch mehrfach als Inhaber der Schiffsgewalt einer Behörde gleich. So ist der Antrag auf gerichtliche Entscheidung gegen den Bescheid eines Seemannsamtes an sich bei dem Seemannsamt selbst zu Protokoll oder schriftlich anzubringen. Verläßt aber das Schiff vor Ablauf der zehntägigen Frist den Hafen, so kann der Schiffsmann auch bei dem Kapitän zu Protokoll oder schriftlich innerhalb des genannten Zeitraumes Einspruch einlegen.[2]) Bei Verteilung des Berge- und Hilfslohns hat der Kapitän einen Verteilungsplan aufzustellen, aus welchem sich der jedem Beteiligten zukommende Anteil ergibt.[3]) Durch diese Aufstellung entscheidet der Kapitän mit Wirkung der vorläufigen Vollstreckbarkeit vorläufig über den Anspruch des Schiffmanns. Diese Entscheidung ist durch Einspruch wie

---

[1]) Der Kapitän übt hier gleichzeitig die Tätigkeiten des Staatsanwalts, Richters, Gerichtsschreibers, Gerichtsvollziehers und Gefangenentransporteurs aus.

[2]) vgl. SeemO. v. 2. 6. 1902 § 124.

[3]) HGB. v. 10. 5. 1897 § 749; StrandO. v. 17. 5. 1874 §§ 20 Satz 1 und 35 Abs. 3; BinnenSchG. § 101.

bei einer Behörde anfechtbar.[1]) Der Strandvogt, zu dessen Obliegenheiten es gehört, bei einem in Seenot befindlichen Schiffe alle zweckdienlichen Maßregeln zu dessen Rettung zu ergreifen, muß, trotzdem er die Eigenschaft einer Staatsbehörde besitzt, der Gewalt des Kapitäns weichen. Ohne dessen Erlaubnis ist es ihm nicht gestattet, irgendwelche amtliche Tätigkeit auf dem gefährdeten Schiffe auszuüben.[2]) Von Interesse ist ferner, feststellen zu können, daß einige Strafvorschriften der Seemannsordnung beinahe wörtlich mit solchen des Reichsstrafgesetzbuchs übereinstimmen, welche sich unter dem Titel „Widerstand gegen die Staatsgewalt" finden.[3]) Daraus geht deutlich hervor: „Schiffsgewalt ist Staatsgewalt". Ihr örtliches Herrschaftsgebiet ist das Seeschiff, die Gewaltunterworfenen sind die Schiffsinsassen, Inhaber der Gewalt ist der Schiffsführer.

§ 3.

Das Seeschiff.

Das Schiff ist der Raum, auf welchem die Schiffsgewalt herrscht. Eine Schiffsgewalt im weiteren Sinne wird zwar auf jedem Schiffsgefäß ausgeübt, der besondere Charakter dieser Gewalt im Seerecht beschränkt sie jedoch auf bestimmte Gattungen von Fahrzeugen. Schon der gewöhnliche Sprachgebrauch versteht unter einem Schiff ein Fahrzeug, welches immerhin eine gewisse Form und Größe aufweist. Er rechnet deshalb ein offenes Boot oder einen Nachen nicht dazu und scheidet das Floß ohne weiteres aus. Im deutschen Recht findet sich keine Bestimmung des Schiffsbegriffes, anders im

[1]) vgl. HGB. § 749 Abs. 3.

[2]) vgl. StrandO. § 7.

[3]) vgl. SeemO. §§ 102, 103, 104 mit RStGB. §§ 111, 114, 113.

englischen Recht. Sect. 742 der Merchant shipping act von 1894 bezeichnet als Schiff jedes Fahrzeug, welches zur Schiffahrt benutzt und nicht durch Ruder fortbewegt wird. Es wird somit außer einer gewissen Größe des Fahrzeugs noch eine gewisse Selbständigkeit verlangt, eine Forderung, die mit Recht erhoben wird, wenn man erwägt, daß das Schiff seiner Bestimmung als Wasserfahrzeug entsprechend imstande sein muß, sich auf dem Wasser zu bewegen. Daß dies durch eigene Kraft geschehe, ist nicht erforderlich, wohl aber ist die Bestimmung des Fahrzeugs zur Schiffahrt wesentlich. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, haben weiter auszuscheiden Kaissons, Schwimmdocks, Taucherglocken, Feuerschiffe u. a. m.

Ein Schiff kann nun entweder bestimmt sein zur ausschließlichen Verwendung auf See- oder Flußschiffahrt. Je nachdem finden auf dasselbe die Bestimmungen des vierten Buches des Handelsgesetzbuchs und seiner Nebengesetze oder die besonderen erschöpfenden Vorschriften des Reichsgesetzes betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15. 6. 1895/20. 5. 1898 Anwendung. Die Verhältnisse der dem Binnenschiffahrtsbetriebe dienenden Fahrzeuge sind nicht Gegenstand der vorliegenden Erörterung. Für unsere Betrachtung ist nur wesentlich der Begriff des Schiffes, wie ihn das deutsche Seerecht auffaßt. Dieses aber handelt von den zur Seefahrt bestimmten und verwendeten Schiffen, ohne, wie gesagt, den Ausdruck „Seefahrt“ zu definieren. Es können daher Zweifel entstehen, ob in gewissen Fällen eine See- oder Binnenschiffahrt vorliegt. Man denke z. B. an die Fahrt zwischen Hamburg und Cuxhaven oder auf den Watten. Bei der Abgrenzung beider Begriffe gilt es deshalb, auf den Sprachgebrauch und die Verkehrsanschauung, insbesondere die

Anschauungen der seemännischen Kreise, zurückzugreifen. Darnach ist allein die Fahrt auf der offenen See Seefahrt. Sie erstreckt sich nicht auf die Fahrten in Binnengewässern, welche mit der offenen See in unmittelbarer Verbindung stehen, z. B. Haffe, Föhrden. Einen tatsächlichen Anhalt gewähren die Regeln des § 1 der Bekanntm. betr. Ausführungsbestimmungen zum § 25 FlaggenG. v. 22. 6. 1899, v. 10. 11. 1899.[1])

---

[1]) Abgedruckt bei Schaps, Das deutsche Seerecht S. 793. § 1 lautet:

Seefahrt. Als Seefahrt im Sinne des § 1 des Gesetzes v. 22. 6. 1899 ist in den nachstehend aufgeführten Revieren die Fahrt anzusehen:

1. bei Memel
   außerhalb der Mündung des Kurischen Haffs;
2. bei Pillau
   außerhalb des Pillauer Tiefs;
3. bei Neufahrwasser
   außerhalb der Mündung der Weichsel;
4. in der Putziger Wiek
   außerhalb Rewa und Heisternest;
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde
   außerhalb der Mündung der Dievenow und Swine sowie außerhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden;
6. bei Rügen
   östlich:
   außerhalb der Insel Ruden und dem Thiessower Höft,
   westlich:
   außerhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe sowie außerhalb des Bock bei Barhöft;
7. bei Wismar
   außerhalb Jackelsbergs-Riff, Hannibal-Grund, Schweinskötel und Lieps sowie außerhalb Tarnewitz;
8. auf der Kieler Föhrde
   außerhalb Stein bei Labö und Bülk;

Aus ihnen geht hervor, daß die Fahrt außerhalb der angegebenen Reviere als Seefahrt zu gelten hat. Bei einer solchen Fahrt sind alle die Gefahren und Schwierigkeiten für die Beaufsichtigung und Einwirkung vorhanden, welche ein besonderes Merkmal der Seeschiffahrt bilden. Die Bekanntmachung schließt dabei eine weitere Auffassung nicht aus. Es steht daher damit nicht im Widerspruche, daß die Fahrt auf Binnengewässern der erwähnten Natur für einzelne Gesetze der Seefahrt gleichgestellt werden kann.[1])

---

9. auf der Eckern-Föhrde
   außerhalb Nienhof und Bocknis;
10. bei Flensburg, Sonderburg und Apenrade
    außerhalb Birknakke und Kehenis-Leuchtturm sowie außerhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved;
11. bei Hadersleben
    außerhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage;
12. bei Husum
    außerhalb Nordstrand;
13. auf der Eider
    außerhalb Vollerwiek und Hundeknoll;
14. auf der Elbe
    außerhalb der westlichen Spitze des hohen Ufers (Dieksand und der Kugelbake bei Döse;
15. auf der Weser
    außerhalb Cappel und Langwarden;
16. auf der Jade
    außerhalb Langwarden und Schilligshörn;
17. auf der Ems
    außerhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Urlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

[1]) vgl. StrandO. § 22; Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach Zusammenstoß von Schiffen auf See v. 15. 8. 1876 § 3 (RGBl. S. 189).

Der Haupttyp der zur Seefahrt bestimmten Schiffe sind die dem Erwerbe durch die Seefahrt dienenden, d. h. die Kauffahrteischiffe. Auf die letzteren beschränkt sich das deutsche Handelsgesetzbuch mit seinen Nebengesetzen, eine Beschränkung, die fremden Gesetzen zum Teil unbekannt ist.[1]) Unter Erwerb durch die Seefahrt wird in erster Linie der Erwerb durch Handelsgeschäfte, durch Transport von Gütern und Personen über See zu verstehen sein. Das ist aber nicht ausschließlich der Fall, er kann weiter möglich sein durch Benutzung des Schiffes zu anderweitigen Geschäften, zu Fischerei, Bergung, Hilfeleistung in Seenot u. ä. Wesentlich ist jedenfalls, daß der Erwerb, gleichviel ob er kaufmännischer Natur ist oder nicht, durch die Seefahrt des Schiffes erlangt ist.[2])

Weiterhin ist von Wichtigkeit, daß ein solches Fahrzeug zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt ist. Zu diesem Zwecke ist nicht erforderlich, daß es seiner Beschaffenheit und Ausrüstung nach imstande ist, die See zu halten. Es soll den Austausch von Gütern vermitteln oder sonst in irgendwelcher Weise gewerbsmäßig dem Gewinn nachgehen. Das trifft nicht zu für eine Lustjacht, welche einen gelegentlichen Gewinn macht, z. B. durch Hilfeleistung in Seenot u. dgl., oder bei einem Schulschiff. Aus dem nämlichen Grunde haben

---

[1]) vgl. code de commerce art. 107: „Des navires et autres batiments de mer".

[2]) Früher herrschte Streit darüber, ob die Schiffe, welche der Ausübung der Seefischerei und Seejagd, der Bergung und Hilfeleistung in Seenot sowie dem Lotsenwesen dienen, den Kauffahrteischiffen zuzurechnen sind. Dieser Streit hat durch die im Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899 erfolgte ausdrückliche Gleichstellung der erwähnten Fahrzeuge seine Erledigung gefunden.

Kriegsschiffe hier ohne weiteres auszuscheiden. Ebenso Zoll- und sonstige der Ausübung der staatlichen Gewalt dienende Fahrzeuge. Ein Erwerb durch die Seefahrt im Sinne des Gesetzes wird aber auch darin zu finden sein, daß ein Flußschiff regelmäßig zu diesem Zwecke verwendet wird, denn das Gesetz will auch solche Schiffe seiner Norm unterwerfen. Dementsprechend verliert ein Schiff seine Eigenschaft als Seeerwerbsschiff erst von dem Augenblicke an, in welchem es der Reeder zu einem anderen Zwecke als den der Seefahrt bestimmt, er verkauft es zum Auseinanderschlagen, bestimmt es zur Hulk usw. Ein Ruhen des Erwerbes entkleidet es noch nicht seiner Bestimmung, vorausgesetzt, daß dies nur vorübergehender Natur ist. Das ist der Fall bei einem zu Zwecken einer wissenschaftlichen Expedition vermieteten Fahrzeug.

Die staatliche Einwirkung und der Schutz zur See gründet sich auf die Zugehörigkeit des Schiffes zu einem bestimmten Staat, seine Nationalität. Auf Grund dieser Tatsache ist der Flaggenstaat befähigt, an seinem Teil der internationalen Pflicht, für die Sicherheit des Meeres zu sorgen, durch geeignete Maßregeln nachzukommen. Jedes einzelne Seeschiff ist nach internationalem Brauche verpflichtet, die Flagge seines Staates zu führen. Würde es unberechtigt die nationale Flagge eines anderen Staates führen, so könnte dieser dagegen einschreiten und den Führer des Fahrzeugs zur Rechenschaft ziehen. Im einzelnen haben die Seestaaten die Führung ihrer Flagge an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Für die deutschen Kauffahrteischiffe ist dies geschehen auf Grund der Verfassung des Deutschen Reiches[1]) durch das bereits

[1]) vgl. Art. 54 u. 55.

erwähnte Flaggengesetz.[2]) Jedes der in § 1 dieses Ges. genannten Fahrzeuge hat sonach ausschließlich die Reichsflagge zu führen. Durch diese Anordnung ist die Führung einer Landesflagge an Stelle der Nationalflagge ausgeschlossen worden. Ein Fahrzeug, welches eine deutsche Landesflagge allein führen würde, müßte nach den Regeln des Völkerrechts als flaggenlos anzusprechen sein.[3]) Der Schutz des Reiches würde ihm nicht zuteil werden. Dieser Umstand und der darin liegende Nachteil zwingt den Reeder somit indirekt dazu, sich das Recht zur Führung der Flagge zu verschaffen.[4])

Die zur Hebung der englischen Schiffahrt vom englischen Parlament erlassene Navigationsakte samt den sie ergänzenden Gesetzen schloß jedes fremde Fahrzeug von der Teilnahme am Seehandel nach England und seinen Kolonien aus. Zugelassen wurden nur solche Schiffe, welche die in ihrem Lande erzeugten Waren transportierten. Neben dem nationalen Ursprung des Schiffes, Erbauung auf englischer Werft, war nationales Eigentum und nationale Besatzung erforderlich. Diese Grundsätze haben allmählich mannigfache Umwandlungen erfahren. Die Gesetzgebung anderer Staaten, für welche die Navigationsakte zum Teil vorbildlich gewesen ist,

---

[2]) Das Nähere über die Flagge findet sich in der Verordnung vom 25. 10. 1867 betr. die Bundes- bezw. Reichsflagge.

[3]) Die Führung der Flagge eines Bundesstaates, dessen Angehöriger der Schiffseigentümer ist, als Dekorationsflagge ist nicht ausgeschlossen. Sie darf dann aber nicht an der für die Reichsflagge bestimmten Stelle, d. i. an der Gaffel des Heck oder hinteren Mastes geführt werden.

[4]) Die Sitte, daß Handelsschiffe Flaggen führten, bestand bereits im 13. Jahrhundert; vgl. das Statut von Lübeck (1299) Art. 27: „Een iewellich Borghere van Lubeke, de ein Schiphere is, schal voren einen Lubeschen Vloghel". Pardessus Bd. 3 S. 411.

haben neuerdings entweder das eine oder andere Erfordernis aufgegeben. Aus Zweckmäßigkeitsgründen konnte man später nicht mehr an dem Prinzip der nationalen Besatzung streng festhalten. Es wurde beschränkt auf den Schiffer, die Schiffsoffiziere oder einen Teil der Besatzung. In der Gegenwart kommen als Hauptvertreter des Grundsatzes vom nationalen Ursprung nur noch Frankreich und die Vereinigten Staaten in Betracht.

Das deutsche Recht kennt in materieller Hinsicht nur eine Voraussetzung des Rechtes zur Flaggenführung, die des ausschließlichen nationalen Eigentums.[1]) Verlust des Reichsindigenats und Erwerb einer anderen Staatsangehörigkeit bewirkt bei physischen Personen gleichzeitig den Verlust dieses Rechtes. In erster Linie geht es durch völligen oder teilweisen Übergang des Eigentums an einen Ausländer verloren. Von diesem Augenblicke an hört das Schiff auf, ein deutsches zu sein. Es behält aber das Recht zur Flaggenführung noch bis zum Ablauf eines Jahres, wenn der Übergang an den Ausländer in anderer Weise als durch Veräußerung erfolgt ist.[2]) Die moderne Zeit mit ihrer reichhaltigen Entwicklung des Gesellschaftsrechtes äußert hier ebenfalls ihre Wirkung. Den physischen Personen werden gleichgeachtet offene Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind, andere Handelsgesellschaften, eingetragene Genossen-

---

[1]) § 2 Abs. 1 des Ges. betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899 in der Fassung des Ges. v. 29. 5. 1901 lautet: „Zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann berechtigt, wenn sie im ausschließlichen Eigentume von Reichsangehörigen stehen".

[2]) Ebenda § 3 Abs. 1.

schaften und juristische Personen, wenn sie im Inland ihren Sitz haben, Kommanditgesellschaften auf Aktien, jedoch nur dann, wenn die persönlich haftenden Gesellschafter sämtlich Reichsangehörige sind. Es ist also möglich, daß ein Reichsausländer, z. B. als stiller Gesellschafter, Miteigentum an einem deutschen Kauffahrteischiff haben kann. Daß die physischen Personen ihren Wohnsitz innerhalb des Reichsgebietes haben müssen, ist nicht notwendig. Ein in Holland wohnender Reichsangehöriger kann demnach für das in seinem Eigentum stehende Schiff das Recht zur Führung der deutschen Flagge erwerben.

Deutsche Kauffahrteischiffe, welche den im vorstehenden erörterten Bedingungen hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse genügen, haben das Recht, die Reichsflagge zu führen. Gewisse Schiffe haben jedoch weiterhin noch zwei Bedingungen formeller Natur zu erfüllen. Diese sind Eintragung in das Schiffsregister des Heimatshafens und Besitz eines Schiffszertifikates. Von dem Nachweise dieser Erfordernisse sind befreit Schiffe, welche nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt besitzen.[1]) Sie dürfen ohne weiteres die Reichsflagge führen. Es steht dem Eigentümer eines solchen Fahrzeugs frei, dessen Registrierung zu verlangen und sich damit sämtlichen für die registerpflichtigen Schiffe geltenden Verpflichtungen zu unterwerfen.

Die großen Kauffahrteischiffe werden auf ihren Reisen öfter in die Lage kommen, den Nachweis ihrer Berechtigung zur Führung der deutschen Flagge gegenüber fremden Behörden erbringen zu müssen.. Diese Notwendigkeit hat frühzeitig Veranlassung gegeben, besondere auf das Schiffseigen-

---

[1]) Ebenda § 16.

tum sich beziehende Urkunden zu schaffen, durch welche die Staatsangehörigkeit nachgewiesen werden konnte. Es war das u. a. der Seepaß, welcher für jede einzelne Reise des Schiffes neu ausgestellt werden mußte. Er ist jetzt durch die Eintragung in das Schiffsregister und das Schiffszertifikat völlig verdrängt worden. Beide genügen zur Legitimation des Schiffes. Die Registereintragung für sich allein genügt noch nicht. Es muß die Ausfertigung des Zertifikates hinzutreten. Die Eintragung kann nur in das Register des Hafens erfolgen, von dem aus die Seefahrt betrieben werden soll, d. i. des sogen. Heimatshafens. Soll sie nicht von einem der im reichsdeutschen Gebiet belegenen Häfen betrieben werden oder fehlt es an einem bestimmten Heimatshafen, so steht dem Reeder die Wahl des inländischen Registers offen.[1])

Die Eintragung erfolgt erst dann, wenn das Recht zur Führung der Reichsflagge sowie die übrigen erforderlichen Tatsachen und Rechtsverhältnisse[2]) glaubhaft gemacht sind.[3]) Das nach erfolgter Prüfung auszustellende Schiffszertifikat ist eine mit dem Inhalt der Eintragung übereinstimmende Urkunde, deren Inhalt fremden Verwaltungsbehörden gegenüber als formelle Wahrheit zu gelten hat. Das Zertifikat oder auch ein vom Registergericht beglaubigter Auszug muß auf Reisen stets an Bord mitgeführt werden.

Für den besonderen Fall, daß ein Reichsangehöriger ein nichtdeutsches Schiff zu Eigentum erlangt, trifft § 12 Bestimmungen. Hier erteilt der zuständige Konsul, das ist derjenige, in dessen Bezirk sich das Fahrzeug zur Zeit des Eigentumsüberganges befindet, eine das Zertifikat ersetzende

[1]) Ebenda § 6.

[2]) Ebenda § 7.

[3]) Ebenda § 8.

Bescheinigung über das dem Schiff zustehende Recht zur Flaggenführung (Flaggenzeugnis). Dessen Geltungsdauer ist jedoch eine beschränkte.[1])

Vergehen gegen die Vorschriften des Flaggengesetzes auf hoher See haben die Bestrafung des schuldigen Schiffsführers zur Folge. Eine Überwachung geschieht im Auslande durch die deutschen Kriegsschiffe und die deutschen Konsulate. Die Kriegsschiffe können das Zeigen der Reichsflagge von den Kauffahrteischiffen erzwingen, ihnen unvorschriftsmäßige Flaggen und Wimpel wegnehmen oder die unbefugte Führung der Reichsflagge verhindern.[2])

§ 4.

Die Schiffsinsassen.

Schiffsinsassen können sein Personen, welche zur Schiffsbesatzung gehören oder die als Passagiere oder in sonstiger Eigenschaft die Seereise mitmachen.

Die Schiffsbesatzung wird, abgesehen von dem Kapitän, gebildet durch die Schiffsoffiziere, Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen.[3]) Sie dienen sämtlich den Interessen des Reeders als dessen Gehilfen und sind der Schiffs-, insbesondere aber im Gegensatz zur zweiten Gruppe, den Passagieren, der Disziplinar-Gewalt des Kapitäns unterworfen. Maßgebend für ihre Rechtsverhältnisse ist die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902.

Im Gegensatz zur alten Seemannsordnung ist jetzt die Stellung der Schiffsoffiziere besonders hervorgehoben. Die

---

[1]) Ebenda § 12 Abs. 1.

[2]) vgl. die Verordnung betr. das Zeigen der Nationalflagge durch Kauffahrteischiffe v. 21. 8. 1900, abgedr. bei Schaps S. 793.

[3]) vgl. HGB. § 481 in der Fassung des Ges. v. 12. 5. 1904; ferner SeemO. § 2 Abs. 2.

Hervorhebung ist geschehen auf Grund ihrer besseren Vorbildung und erhöhten sozialen Stellung. Sie unterstützen den Kapitän bei der Leitung des Schiffes und bedürfen zur Ausübung ihrer Tätigkeit eines staatlichen Befähigungsnachweises. Als Vorgesetzte sämtlicher Schiffsleute haben sie Anspruch auf Achtung und Gehorsam gegenüber ihren dienstlichen Befehlen.

Auf größeren Seeschiffen finden sich außer den zur Unterstützung des Schiffsführers bei der nautischen Leitung bestimmten Angestellten regelmäßig gewisse Personen, deren Wirkungskreis mit der Navigation des Schiffes nicht unmittelbar Beziehung hat. Die Art ihrer Dienstleistung bringt es mit sich, daß sie neben den Schiffsoffizieren im engeren Sinne ebenfalls eine herausgehobene Stellung einnehmen. Dazu gehören Ärzte, Proviant- und Zahlmeister. Sie werden kraft ausdrücklicher Gesetzesbestimmung den Schiffsoffizieren gleichgestellt.[1])

Der Begriff der Schiffsmannschaft ist im Handelsgesetzbuch ein etwas anderer als in der Seemannsordnung. Während das Handelsgesetzbuch darunter den eigentlich zu rein nautischen Diensten verpflichteten Teil der Besatzung versteht und daneben „alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen“ aufzählt, gehören zur „Seemannschaft“ im Sinne der Seemannsordnung alle zum Dienst auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellten Personen mit Ausnahme des Kapitäns und der Schiffsoffiziere. Zu den Schiffsleuten im Sinne der Seemannsordnung zählen demnach außer Vollmatrosen, Leichtmatrosen, Jungmännern, Halbmännern, Bestleuten, Trimmern, Heizern auch Barbiere, Köche,

[1]) vgl. SeemO. § 2.

Stewards und Musiker. Schon die frühere Praxis rechnete nicht dazu, weil nicht zum Dienst auf dem Schiff angestellt wenn vielleicht auch dauernd für Rechnung des Reeders arbeitend, Schauer, Stauer, Dockarbeiter und Handwerker.[1]) Die gleichen Rechte und Pflichten wie der Schiffsmann hat auch die weibliche Angestellte.[2]) Die Einreihung der Letztgenannten ist hauptsächlich aus Gründen der Schiffsdisziplin erfolgt.

Charakteristisch für die Rechtsverhältnisse des Schiffsmannes ist der Umstand, daß durch den Heuervertrag eine Bindung seiner Person an ein bestimmtes Schiff erfolgt. Er bleibt an dieses gebunden, solange der Heuervertrag besteht und das Fahrzeug seine deutsche Nationalität nicht verliert. Der Abschluß des Heuervertrags erfolgt zwischen dem Kapitän oder dem Bevollmächtigten des Reeders und dem Schiffsmann. Der Schiffsmann kann Ausländer oder auch ein minderjähriger deutscher Reichsangehöriger sein. Will ein Ausländer im Reichsgebiet Dienst auf einem deutschen Schiffe nehmen, so hat er sich vor einem Seemannsamt über Namen, Geburtsort und Alter auszuweisen und von diesem sich ein Seefahrtsbuch aushändigen zu lassen.[3]) Für den deutschen Schiffsmann ist erforderlich Vollendung des 14. Lebensjahres, Ausweis über die Militärverhältnisse, bei Minderjährigkeit Ermächtigung des gesetzlichen Vertreters zur Übernahme von Schiffsdiensten, aber nicht auch diejenige des Vormundschaftsgerichts. Die Ermächtigung muß auf Übernahme von „Schiffsdiensten“ gerichtet sein. Die allgemeine Ermächtigung, in Dienst oder Arbeit zu treten (§ 113 BGB.), genügt nicht.

---

[1]) vgl. Entsch. d. RG. in Strafs. Bd. 25 S. 439.

[2]) vgl. SeemO. § 2 Abs. 3 Satz 2.

[3]) vgl. SeemO. § 7 Abs. 1.

§ 5.

Der Kapitän.

Der Schiffer, in der Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 § 2 wie in der neueren Seegesetzgebung überhaupt[1]) auch Kapitän genannt, nimmt die hervorragendste Stellung in der Schiffsgemeinschaft ein. Als Schiffsführer ist er Leiter des ganzen seemännischen Betriebes auf der Reise. Er ist nach Wagner „nautischer Betriebsdirektor".[2]) Schiff und Ladung, Passagiere und Besatzung sind während der gefährlichen Fahrt auf hoher See seiner Führung anvertraut. Er trägt die gesamte Verantwortung. Es stehen ihm deshalb zur Durchführung seiner Aufgabe in Gestalt der Schiffsgewalt weitgehende Befugnisse zur Verfügung. Er gehört für seine Person zur Schiffsbesatzung, steht aber innerhalb derselben ihren übrigen Mitgliedern gegenüber. Die ihn betreffenden Rechtsverhältnisse haben ihre Regelung im Handelsgesetzbuch, nicht in der Seemannsordnung gefunden. Er steht insoweit also auch im Gegensatz zu den Schiffsoffizieren, welche den Bestimmungen der letzteren unterliegen.

Der Kapitän ist entweder selbst Reeder (Schifferreeder) oder von einem Reeder bezw. einer Reederei zur Führung des Schiffes angestellt (Setzschiffer). Der Schifferreeder kann wieder sein Allein- oder Mitreeder. In der neueren Zeit be-

---

[1]) vgl. z. B. das Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute v. 2. 6. 1902 § 1 Abs. 3. Die Bezeichnung Kapitän entspricht dem gewöhnlichen und internationalen Sprachgebrauch. Sie scheidet den Führer des Seeschiffes von demjenigen eines Binnenschiffes, ohne dabei im übrigen etwas an dem Begriff des Kapitäns sachlich geändert zu haben.

[2]) vgl. Wagner, Handb. S. 241.

schränkt sich der erste Fall hauptsächlich auf die Küstenschiffahrt. Die bedeutende Kapitalien erfordernde große Fahrt wird hingegen überwiegend durch Setzschiffer geleitet. Außer der nautischen Leitung des Schiffes steht dem Kapitän noch die Vertretung des Reeders für die das Schiff betreffenden Angelegenheiten in Gemäßheit seiner gesetzlichen oder einer davon abweichenden vertragsmäßigen Vollmacht zu.[1]) Bei der zunehmenden Vervollkommnung der modernen Verständigungsmittel (drahtlose Telegraphie) und dem Umstande, daß die größeren Reedereien in allen Weltteilen besondere Expeditionen halten, beginnt allmählich der kaufmännische Teil der Vollmacht des Kapitäns hinter der nautischen Seite seiner Aufgabe zurückzutreten.

Der Erwerb der Kapitänsstellung erfolgt 1. durch Vertrag mit dem Reeder, 2. im Wege der Einsetzung durch den früheren Schiffer,[2]) 3. im Wege der Einsetzung durch den Reichskonsul,[3]) der Verlust der Kapitänsstellung 1. durch Beendigung des Dienstvertrages, 2. durch Absetzung seitens eines Reichskonsuls, 3. durch Untergang des Schiffes (s. aber HGB. §§ 555 u. 632), 4. durch Entlassung (HGB. § 545), 5. durch dauernde Behinderung (Krankheit usw.), 6. durch Entziehen des Schifferpatentes.

Die hohen Anforderungen, welche an den Kapitän hinsichtlich seiner Fähigkeiten und seiner technischen Vorbildung gestellt werden müssen, machen es notwendig, im öffentlichen Interesse die Wahl des Reeders auf einen kleinen Kreis von

---

[1]) vgl. Schaps § 511 Anm. 1.

[2]) vgl. HGB. §§ 516 Abs. 2, 527 Abs. 1.

[3]) vgl. Gesetz betr. die Organisation der Bundeskonsulate sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln v. 8. 11. 1867 (RGBl. S. 137 ff.) §§ 33 u. 35.

Personen zu beschränken. Für diese Wahl kommen nur solche Seeleute in Betracht, welche sich durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde über den Besitz der für einen Seeschiffer erforderlichen Kenntnisse ausweisen können.[1]) Die Vorschriften über den Nachweis dieser Befähigungen finden sich in den Bestimmungen des Bundesrates betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen v. 6. 8. 1887, ergänzt bezw. abgeändert durch die Bekanntmachungen v. 15. 6. 1888, v. 11. 6. 1891, v. 4. 3. 1895 sowie v. 16. 1. 1904.[2])

Der Seeschiffer bedarf, abgesehen von einem gewissen Maß bestimmter Kenntnisse, noch besonderer körperlicher und moralischer Eigenschaften, wenn nicht durch deren Mangel in gefährlichen Augenblicken auf hoher See Schiff, Ladung und Insassen gefährdet sein sollen. Es gehört dazu, daß der Seeschiffer nicht an Farbenblindheit oder Kurzsichtigkeit

---

[1]) vgl. RGewO. § 31 Abs. 1.

[2]) Nach diesen Vorschriften wird die Seeschiffahrt eingeteilt in große, kleine und Küstenschiffahrt. Die Erlangung der Befähigung für die erstgenannten beiden Fahrten ist vom Bestehen einer Prüfung abhängig. Für die Küstenschiffahrt genügt wenigstens 50 monatige, auf das vollendete 15. Lebensjahr folgende Fahrt auf Seeschiffen oder Seeschifferfahrzeugen. Der Prüfung für kleine Fahrt hat eine 60 monatige Seefahrzeit nach vollendetem 15. Lebensjahr voranzugehen. Für die Prüfung zur Befähigung auf großer Fahrt ist eine 24 monatige Fahrt als Steuermann auf großer oder als Schiffer auf kleiner Fahrt und die Ausführung von Beobachtungen während dieser Zeit sowie von Berechnungen über Kurse und Distanzen, Breite und Länge Voraussetzung. Ohne Prüfung werden beim Vorhandensein gewisser Voraussetzungen zu großer Fahrt als Schiffer zugelassen die ehemaligen Offiziere der Kaiserl. Marine. Auf Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmungen ist Strafe angedroht (vgl. RGewO. § 147 Nr. 1).

leidet. Er muß mutig, nüchtern und entschlossen sein.[1]) Das deutsche Gesetz verlangt nicht, daß der Schiffer Reichsangehöriger ist. Es kann demnach auch ein Ausländer, welcher im Besitz des deutschen Schifferpatentes ist, ein deutsches Kauffahrteischiff über das Meer leiten und die Schiffsgewalt über deutsche Reichsangehörige ausüben.

Eigentümlicherweise ist der Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte für die Rechtsstellung des Kapitäns bedeutungslos.[2]) Dabei ist zweifellos die Forderung des Besitzes der Ehrenrechte für die Schifferstellung mit Rücksicht auf die Machtbefugnisse des Kapitäns von hervorragender Wichtigkeit. Wenn auch der Reeder bei Anstellung des Schiffers zur Vermeidung eigener Nachteile auf ihr Vorhandensein achten wird und dadurch für das öffentliche Interesse eine gewisse Sicherung gegeben ist, so steht doch andererseits dem nichts entgegen, daß der seiner Ehrenrechte verlustig gegangene Schifferreeder die Führung seines Fahrzeugs selbst übernimmt. Das Gesetz bietet keine Handhabe, ihm für die Dauer des Ehrverlustes das Patent zu entziehen. Ein Einschreiten der Staatsgewalt ist nur im Falle des § 26 des Ges. betr. die Untersuchung von Seeunfällen möglich. Auf Grund dieser Bestimmung kann jedem Kapitän durch Spruch des Seeamtes zugleich die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden. Voraussetzung ist dabei, daß der Seeunfall oder seine Folgen

---

[1]) vgl. Bekanntm. v. 11. 6. 1891 (RGBl. S. 348). Die Grundsätze für die Untersuchung der Seeschiffe und Seesteuerleute auf Farbenblindheit v. 11. 6. 1891 (RZBl. S. 156) in Verb. mit der Bekanntm. vom 16. 1. 1904 sowie ferner die Bekanntm. v. 5. 5. 1904 und diejenige betr. die Untersuchung der Seeleute auf Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen v. 9. 5. 1904 (RZBl. S. 142).

[2]) vgl. RGewO. § 35.

ihre Ursache in dem Mangel der zur Ausübung des Schiffergewerbes erforderlichen persönlichen Eigenschaften hatten und sich dies in der Verhandlung herausgestellt hat.

§ 6.

II. Der Kapitän als Inhaber der Schiffsgewalt.

Die Frage, wer Inhaber der Schiffsgewalt ist, hat nicht immer die gleiche Beantwortung gefunden. Diese war den zahlreichen Entwicklungsstufen entsprechend eine verschiedene. In der Gegenwart gilt folgendes:

Alleininhaber der Schiffsgewalt auf einem deutschen Kauffahrteischiff ist der Kapitän als Führer des Schiffes. Es macht keinen Unterschied, ob er Allein- oder Mitreeder ist oder in welcher Weise er sonst seine Stellung als Führer erlangt hat. Solange der Kapitän sich am Leben befindet und in der Lage ist, seine Gewalt auszuüben, bleibt er Inhaber der Schiffsgewalt. Fraglich kann nur sein, wer bei Wegfall des Kapitäns, sei es nun infolge Versterbens oder Unfähigwerdens, an seine Stelle tritt. Hier ist entsprechend den Bestimmungen des norwegischen Seerechts[1]) durch § 3 Abs. 1 Satz 2 neuen SeemO. Klarheit geschaffen worden. Zur Vertretung des Schiffers und zur Übernahme seiner Funktionen ist in erster Linie der Steuermann berufen, in Ermanglung des Steuermannes der Bestmann, doch können hierin vom Reeder oder vom Schiffer abweichende Bestimmungen getroffen werden. Durch diesen kraft Gesetzes erfolgenden Übergang erlangt der Steuermann alle gesetzlichen

---

[1]) vgl. das norwegische Seegesetz (Lov am Sjöfarten) v. 20. 7. 1893 §§ 30 u. 79.

Befugnisse und Verpflichtungen eines Kapitäns sowohl in rein nautischer als auch in rechtlicher Beziehung.[1])

Abgesehen von Fällen der erwähnten Art, bei denen der Kapitän außerstande ist, selbst für seine Vertretung zu sorgen, vermag er noch persönlich eine Übertragung seiner Befugnisse vorzunehmen. Sie kann im ganzen oder geteilt erfolgen. Er wird in solcher Lage meist dem ihm im Range Nächststehenden — dem ersten Offizier oder Steuermann — seine Vertretung übergehen. Eine dahingehende Verpflichtung besteht für ihn in keiner Weise. Es kann vorkommen, daß der ihm im Range nach Höchststehende sich weniger dazu eignet als ein jüngerer nachfolgender Schiffsoffizier. Hier bleibt es dem Kapitän unbenommen, von der Regel abzuweichen und diesem seine Vertretung anzuvertrauen.

Die aus der Vielseitigkeit des modernen Seeschiffahrtsbetriebes resultierende scharfe Trennung der Dienstzweige hauptsächlich auf Dampfschiffen ließen es wünschenswert erscheinen, den Kapitän bei Ausübung der ihm zustehenden Gewalt zu entlasten und gleichzeitig die Autorität der Schiffsoffiziere zu stärken. Es sollte dies dadurch erreicht werden, daß dem Kapitän die Möglichkeit gegeben wurde, seine Disziplinargewalt wenigstens teilweise dauernd auf Schiffsoffiziere zu übertragen. Die weitgehende Fassung des Entwurfs der SeemO. § 79,[2]) welche diese Befugnis allgemein für sämtliche Schiffsoffiziere statuieren wollte, fand aber nicht die Billiguug der gesetzgebenden Faktoren. Der Kreis der Offiziere wurde von ihnen vielmehr auf den ersten Offizier des Decks- und

---

[1]) And. A. Wagner, Handb. S. 244.

[2]) vgl. Drucks. des Deutschen Reichst. 10. L.-P. I. Sess. (1898 bis 1900) S. 20.

den ersten Offizier des Maschinendienstes beschränkt und mit dieser Einschränkung zum Gesetz erhoben.[1]) Die überragende Stellung zeigt sich hier deutlich von neuem. Er bleibt trotz teilweiser Abgabe seiner Disziplinargewalt doch Inhaber der Schiffsgewalt. Es liegt naturgemäß in seinem Interesse, sie nur insoweit zu übertragen, als unbedingt notwendig ist. Es steht ihm weiter die selbständige Überwachung ihrer Ausübung seitens der damit betrauten Offiziere ob. Die Überwachung wird ihm erleichtert durch die Vorschrift, daß jeder der in Frage kommenden Offiziere über Ausübung der Disziplinargewalt ihm Meldung zu erstatten hat.

Zweifel hinsichtlich der Inhaberschaft können entstehen, wenn der Kapitän zur Leitung des Schiffes durch schwierig zu befahrende, ihm unbekannte Gewässer einen Lotsen an Bord genommen hat. Es ist dann ein Unterschied zu machen zwischen freiwilligen und Zwangslotsen.[2]) Die freiwilligen Lotsen sind im allgemeinen der Schiffsbesatzung zuzurechnen. Die Leitung des Schiffes bleibt hier dem Kapitän. Der Lotse unterstützt ihn nur durch seine sachkundigen Ratschläge bei der nautischen Direktion des Fahrzeuges. Er ist der Berater des Kapitäns (conseil, indicateur).[3])

Beim Zwangslotsen des deutschen Rechts liegen die Verhältnisse anders. Er gehört nicht zur Schiffsbesatzung.[4]) Die Disziplinargewalt erstreckt sich deshalb nicht mit auf ihn,

---

[1]) vgl. SeemO. § 84 Satz 2.

[2]) Die ersteren sind Lotsen, deren Annahme im Belieben des Schiffers steht, während er die letzteren anzunehmen und ihnen die Leitung des Schiffes kraft obrigkeitlicher Anordnung zu übergeben gezwungen ist.

[3]) vgl. Courcy, Questions maritimes II p. 105.

[4]) vgl. HGB. § 738, wo er ausdrücklich dieser gegenübergestellt wird.

ebensowenig wie auf den freiwilligen Lotsen. Das ist zu entnehmen aus der SeemO. § 2. Dem Zwangslotsen wird in der Regel vom Schiffer das Kommando übergeben. Das ganze Verhältnis zwischen Schiffer und Lotsen regelt sich meist nach den Bestimmungen des für den betreffenden Bezirk erlassenen Reglements. Bereits frühere Lotsenordnungen setzten fest, daß der Schiffer dem Zwangslotsen die Leitung des Schiffes ganz zu überlassen und sein Schiffsvolk zur genauen Befolgung aller seiner Anordnungen anzuhalten habe.[1])

Insoweit findet auch heute ein Übergang der Schiffsgewalt vom Schiffer auf den Lotsen statt. Die herrschende Stellung des Kapitäns zeigt sich jedoch darin, daß er jederzeit dem Lotsen das Kommando abnehmen kann. Die zitierten Lotsenordnungen sprachen dem Kapitän diese Befugnis dann zu, wenn die Anordnungen des Lotsen ganz offensichtlich unvernünftig oder zweckwidrig waren. Das traf zu, wenn letzterer bei der Führung des Schiffes Fehler machte, die dasselbe in Gefahr setzten. In solchen Fällen hatte er das Recht, den Lotsen zu warnen und bei erfolgloser Warnung mit Übereinstimmung des zu versammelnden Schiffsrates ihn seiner Funktion zu entheben. Im modernen Recht haben sich die Verhältnisse in dieser Beziehung nicht geändert. Es bedarf bei Absetzung des Lotsen aber nicht mehr einer Berufung des Schiffsrates. Der Kapitän kann selbständig handeln. Fälle der genannten Art werden sich verhältnismäßig selten

---

[1]) vgl. die Hafenpolizei- und Lotsenordnungen für den Seehafen Memel v. 10. 10. 1809, abgedr. bei Mirus Bd. 1 S. 162ff.; für den Hafen von Pillau v. 14. 3. 1822, bei Mirus Bd. 1 S. 142ff.; für die Residenz- und Handelsstadt Königsberg und die Fahrt auf dem Frischen Haff vom 14. 3. 1822, bei Mirus Bd. 1 S. 153ff.; für den Hafen von Stettin und Swinemünde v. 22. 8. 1833, bei Mirus Bd. 1 S. 130ff.

ereignen. Immerhin ist eine Befugnis des Schiffers, in der angeführten Weise gegen einen Lotsen vorzugehen, mit Rücksicht auf die verschiedenartigen gefährdeten Interessen durchaus erforderlich. Es muß dem Kapitän die Möglichkeit gegeben sein, die in der Person eines unfähigen Lotsen dem Schiff erwachsende Gefahr zu beseitigen.

III. Die Befugnisse der Schiffsgewalt im einzelnen.

§ 7.

Gegenüber der Schiffsmannschaft.

Für die glückliche Vollendung der Aufgaben eines Seeschiffes ist das Vorhandensein einer einheitlichen planmäßigen Leitung ein Haupterfordernis. Das allein würde jedoch nicht genügen. Die Gefahren, welchen es während der Seereise ausgesetzt ist, haben dazu geführt, dem Schiffsführer über einzelne andere Personen eine Gewalt in die Hand zu geben, welche es ihm ermöglicht, seinen Willen unter allen Umständen im Interesse des Schiffes, seiner Ladung und nicht zum wenigsten der Gesamtheit seiner Insassen zur Geltung zu bringen. Um dies erreichen zu können, hat das Gesetz den Kapitän mit einer umfassenden Disziplinargewalt über die ihm unterstellte Schiffsmannschaft ausgestattet.[1]) Schon die Bezeichnungen Kapitän, Schiffsoffiziere und Schiffsmannschaft weisen auf ein gewissermaßen militärisches Subordinationsverhältnis an Bord hin. Der Grund seines Entstehens ist hier privatrechtlicher, dort öffentlichrechtlicher Natur. Beiden gemeinsam ist der unbedingte Gehorsam gegenüber den dienstlichen Befehlen des Vorgesetzten und der Zwang, welcher bei ihrer Nichtbefolgung von letzteren ausgeübt werden kann.

[1]) vgl. SeemO. § 84.

Grundsätzlich steht dem Kapitän die Disziplinargewalt über alle zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen zu. Hat er diese zum Teil auf den ersten Offizier des Decks- und Maschinendienstes übertragen — eine Befugnis, von der möglichst wenig Gebrauch gemacht werden soll, die bei der Größe der Besatzung aber meist unvermeidlich ist —, so bleibt ihm doch die Überwachung ihrer Ausübung. Für den Schiffsmann macht es keinen Unterschied, ob er an der Maschine als Heizer oder an Deck als Matrose beschäftigt ist. In jedem Dienstzweig ist der Kapitän sein oberster Vorgesetzter, unterliegt er dessen Disziplinargewalt. Bedingung ist nur, daß er sich zur Leistung von Schiffsdiensten verpflichtet hat und sie tatsächlich leistet. Die Wichtigkeit des mit Abschluß des Heuervertrags erfolgenden Eintritts in die Disziplinargewalt beweist das Interesse, welches der Staat daran nimmt. Er verlangt, daß der zwischen dem Kapitän oder einem zum Abschluß von Heuerverträgen bevollmächtigten Vertreter der Reederei einerseits und dem Schiffsmann andererseits abgeschlossene Vertrag in Anwesenheit der Parteien vor einem Seemannsamte verlautbart wird (Anmusterung).[1]) Sind keine abweichenden Vereinbarungen getroffen worden, so beginnt im allgemeinen mit diesem Zeitpunkt die Dienstpflicht des Schiffsmanns und zugleich — wenn nicht, wie erwähnt, der Zeitpunkt des Dienstantrittes vor der Anmusterung liegt — die Disziplinargewalt über ihn. Kommt er seiner Pflicht, sich mit seinen Sachen an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten,[2]) nicht rechtzeitig nach, d. h. verzögert er seinen Dienstantritt um länger als 24 Stunden, sei es nun

---

[1]) vgl. SeemO. § 13.

[2]) Ebenda § 32.

durch oder ohne sein Verschulden, so ist der Kapitän zum Rücktritt vom Heuervertrag befugt.[1]) Gegenüber einem solchen Schiffsmann sind keinerlei Zwangsbefugnisse entstanden, falls der Rücktritt vom Kapitän oder Reeder erklärt worden ist. Etwas abweichend geordnet ist der Fall, daß ein Angemusterter ohne genügenden Entschuldigungsgrund sich dem Antritt oder der Fortsetzung seines Dienstes entzieht.[2]) Den Böswilligen kann der Schiffer zwangsweise durch das Seemannsamt[3]) oder, wo ein solches nicht vorhanden ist, durch die Ortspolizeibehörde zur Pflichterfüllung anhalten lassen. Dieses Recht würde im Auslande bedeutungslos sein, wäre nicht durch zahlreiche internationale Verträge seine wirksame Durchführung gesichert. Soll ein solcher Deserteur im Auslande angehalten und zurückgeführt werden, so hat sich der Schiffer an das zuständige deutsche Konsulat, event. an die Ortspolizeibehörde zu wenden und seine Auslieferung zu beantragen. Die Konsulate veranlassen dann das Weitere, indem sie sich an die zuständigen Landes- bezw. Ortsbehörden wenden, den Nachweis der Zugehörigkeit des Reklamierten zur Schiffsmannschaft durch Mitteilung der erforderlichen Papiere (der Schiffsregister, Musterrollen oder anderer amtlicher Dokumente) erbringen und den Antrag auf Auslieferung stellen.[4])

Solange der Heuervertrag besteht, ist die Schiffsmannschaft dem Kapitän wie ihren sonstigen Dienstvorgesetzten

---

[1]) SeemO. § 32 Abs. 2.

[2]) Ebenda § 33 Abs. 1.

[3]) Im Auslande vertreten die Konsulate die Stellung des Seemannsamtes.

[4]) vgl. z. B. den Freundschafts-, Handels-, Schiffahrts- und Konsularvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Republik Nikaragua v. 4. 2. 1896 (RGBl. S. 171 ff.).

zu einem staatsrechtlichen, „quasimilitärischen“ Gehorsam (so Zorn Bd. 2 S. 859) verpflichtet. Sie hat in Ansehung des Schiffsdienstes deren Anordnungen unweigerlich zu gehorchen und jederzeit alle für Schiff und Ladung ihr übertragenen Arbeiten zu verrichten. Ein Recht, diese Befehle auf ihre Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit hin zu prüfen, steht dem Schiffsmann ebensowenig zu wie dem Soldaten. In gleicher Weise wie von diesem wird auch von ihm Befolgung der vom Dienstvorgesetzten getroffenen Anordnung unbedingt gefordert. Die Gehorsamspflicht ist zu erfüllen auf dem Schiff und in seinen Booten, ebenso wie an Land oder in Leichterfahrzeugen, unter gewöhnlichen Umständen wie unter Havarie.

Ein weiterer Ausfluß der Disziplinargewalt ist die Bordpflicht. Die Besonderheit der Schiffahrtsverhältnisse macht es u. a. notwendig, jederzeit eine genügende Anzahl Mannschaften zur sofortigen Verwendung in Fällen der Seenot, auch wenn das Schiff sich im Hafen oder in der Nähe des Landes befindet, an Bord zu haben. Aus diesem Grunde ist es dem Schiffsmann untersagt, ohne Erlaubnis des Kapitäns das Schiff bis zur Abmusterung zu verlassen. Befindet sich das Schiff in einem Hafen des Reichsgebietes, so darf ihm in seiner dienstfreien Zeit die Erlaubnis, von Bord zu gehen, nicht verweigert werden. In Seegefahr darf er das Schiff ohne Einwilligung des Kapitäns nicht verlassen, solange dieser selbst an Bord bleibt. Er hat in solchen Fällen, wie bei drohendem Schiffbruch, bei Gewalt und Angriff gegen Schiff und Ladung, alle befohlene Hilfe zu deren Erhaltung zu leisten.

Unter gewöhnlichen Verhältnissen hat er seine Dienstpflicht richtig und vollständig zu erfüllen. Dazu gehört, daß er die im Interesse der Schiffsordnung gegebenen Vorschriften befolgt. Eine gröbliche Verletzung seiner Dienstpflicht kann

mit Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer geahndet werden. Als solche ist es insbesondere anzusehen, wenn der Schiffsmann sich Nachlässigkeiten im Wachtdienst und Ähnliches zuschulden kommen läßt.[1]) Es gehört ferner dazu, daß er sich stets nüchtern hält und gegen jedermann an Bord ein angemessenes und friedfertiges Betragen beobachtet.[2]) Mit den Grundsätzen der Schiffsordnung und seiner Dienstpflicht ist es unvereinbar, ohne Erlaubnis des Kapitäns eigene oder fremde Güter an Bord zu bringen oder bringen zu lassen. Geschieht es dennoch, so hat er für derartige verbotswidrig beförderte Gegenstände die höchste am Abladungsorte zur Abladungszeit für solche Reisen und Güter bedungene Fracht zu erstatten.[3]) Sehr oft würde das Verbleiben solcher Güter an Bord für die Gesamtheit der Schiffsinsassen von schwerwiegender Bedeutung sein, sei es nun, daß ihr Vorhandensein das Schiff, die Ladung oder die Gesundheit der darauf befindlichen Personen gefährdet oder das Einschreiten einer Behörde veranlaßt. Mit Rücksicht auf die Schärfe, welche ausländische Staaten in ihren Zoll- und Quarantänevorschriften beobachten, ist es nötig, Vorkehrungen zur Vermeidung erheblicher Nachteile für das Fahrzeug zu treffen. Das Gesetz gewährt deshalb dem Schiffer die Befugnis, derartige Güter über Bord zu werfen.[4]) Hinsichtlich unerlaubt an Bord gebrachter Waffen, Munition, Branntwein, geistiger Getränke, den Bedarf des einzelnen auf der beabsichtigten Reise übersteigender Mengen von Tabak oder Tabakswaren gelten andere

---

[1]) vgl. dazu SeemO. § 96 Abs. 2.

[2]) Ebenda § 85 Abs. 1.

[3]) Hinsichtlich des Kapitäns vgl. HGB. § 544.

[4]) vgl. SeemO. § 87 Abs. 2.

Regeln. Sie verfallen dem Schiff und gehen so im Wege des originären Erwerbes in das Eigentum des Reeders über. Wie das Anbordbringen von Gütern und Gegenständen ohne Erlaubnis eine Verletzung der Dienstpflicht bedeutet, so ist es auch das Wegbringen eigener oder fremder Sachen von Bord.

Den Zwecken der Schiffsordnung dient die weitere Bestimmung, daß der Schiffsmann seinem Schiffer auf dessen Verlangen wahrheitsgemäß und vollständig mitzuteilen hat, was ihm über die den Schiffsdienst betreffenden Angelegenheiten bekannt ist.

Dem Kapitän wäre wenig gedient, würde die Ausführung seiner Befehle und die Einhaltung der von ihm auf Grund der Schiffsgewalt erlassenen Schiffsordnung ausschließlich durch die Strafbestimmung des Gesetzes gesichert sein. Bei Durchführung seiner Aufgabe ist er vielmehr imstande, selbständig gegen den Schiffsmann Zwangsmittel und Disziplinarstrafen anzuwenden. Diese Befugnis ist ebenso alt wie das Institut der Schiffsgewalt selbst, nur hat sie im Laufe der Zeit hinsichtlich ihres Umfanges mehrfache Wandlungen erlebt. Die dem Kapitän jetzt zu Gebote stehenden Zwangsmittel haben dem Zuge der Zeit folgend einen weit humaneren Charakter, als dies in den Seerechten des Mittelalters und noch der neueren Zeit der Fall war.[1]) Vor allem hat das Recht der

---

[1]) Die Strenge und Grausamkeit früherer Jahrhunderte zeigt deutlich das Consolato del mar. Es bestraft z. B. Schlafen auf Wache mit Überbordwerfen und die Unfähigkeit des Lotsen mit Köpfen (vgl. Art. 251 und Art. 250, bei Pardessus Bd. 2 S. 252 u. 250). Auch Pfählen kommt als Strafe für arglistiges Durchschneiden eines Kabels vor. In der folgenden Zeit finden wir noch als Strafen Brandmarken, d. h. Einbrennen eines Bootshakens in die Backe als Strafe für Desertion, Infamie, Landes-

körperlichen Züchtigung der sozialen Gesetzgebung der letzten Jahrhunderte weichen müssen. Für Preußen wurde sie im allgemeinen abgeschafft durch das Gesetz betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf Seeschiffen v. 26. 3. 1864 (§ 29). Sie blieb nur erhalten gegenüber einem bestimmten Teile des seemännischen Personals, den Schiffsjungen. Aber auch diesen gegenüber ist sie heutzutage unzulässig. Noch der Entwurf der Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 hielt ein maßvoll geübtes Recht der Zucht in diesem Falle für weniger entbehrlich wie gegenüber einem Handwerkslehrling.[1])

Im geltenden deutschen Seerecht darf der Kapitän zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes die geeigneten Maßregeln ergreifen.[2]) Zu diesem Zwecke kann er dem Schuldigen die üblichen Diensterschwerungen und Kostschmälerung bis zu drei Tagen auferlegen. Kostschmälerung über drei Tage, Geldbußen, Einsperrung und körperliche Züchtigung als Strafe zu verhängen oder als Zwangsmittel anzuwenden, ist ihm ausdrücklich verboten.

In Fällen der Widersetzlichkeit oder des beharrlichen Ungehorsams seitens Untergebener würden die genannten Disziplinarmittel kaum ausreichend sein. Die Sondervorschrift des § 91 Abs. 2 SeemO. gewährt deshalb dem Kapitän in solcher Lage das Recht, alle Mittel anzuwenden, um seinen

---

verweisung, Prügelstrafe usw. Immerhin kennt von den neueren Gesetzgebungen z. B. das ALR. (außer a. a. O. II, 8 § 1604) als Zwangsmittel mäßige Schläge neben Geldstrafe bis zu fünf Talern und Gefängnisstrafe bis zu acht Tagen.

[1]) vgl. Begr. z. Entw. einer Seemannsordnung, Reichtagsdrucks. Nr. 663 10. L.-P. I. Sess. (1898—1900) S. 78.

[2]) SeemO. § 91 Satz 1.

Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Fälle der genannten Art versetzen den Kapitän in eine der Notwehr vergleichbare Lage; es muß ihm daher gestattet sein, jedes geeignete Mittel zur Erzwingung des Gehorsams anzuwenden. Aus diesem Grunde ist er befugt, körperliche Gewalt in dem nach Lage der Sache gegebenen Umfange anzuwenden. Er darf ferner gegen die Beteiligten die geeigneten Sicherungsmaßregeln ergreifen und sie nötigenfalls während der Reise fesseln lassen. Die Anwendung der körperlichen Gewalt soll nach der Absicht des Gesetzes der Brechung des Ungehorsams oder der Widersetzlichkeit dienen. Sie darf daher nur so lange erfolgen, als der beabsichtigte Zweck, die Erfüllung der gesetzlichen Pflicht durch den Schiffsmann, nicht erreicht ist. Jeder Schiffsmann hat hierbei dem Kapitän auf Erfordern Beistand zu leisten. Im Auslande darf letzterer in dringenden Fällen, namentlich beim Mangel konsularischen Schutzes, die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe um ihre Mitwirkung zur Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord angehen.

Wesentlich vorbeugender Natur ist die Befugnis des Kapitäns, zur Sicherung des Dienstes die Sachen der Schiffsleute bis zur Abreise in Verwahrung zu nehmen. Sie greift Platz, wenn das Schiff in einem Hafen oder auf einer Reede liegt und den Umständen nach ein Entweichen der Schiffsleute zu befürchten ist.

Der Kapitän hat ferner das Recht, einen Schiffsmann, welcher zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnismäßig zu verringern. Schiffsoffizieren gegenüber ist er dazu nicht berechtigt, wohl aber kann und muß er sie unter Umständen, z. B. im Falle der Untauglichkeit, auf Grund seiner Schiffsgewalt ihres Dienstes entheben.

Die Disziplinargewalt findet ihr Ende mit der Beendigung des Dienstes, aber auch darüber hinaus wirkt noch die Dienstpflicht, indem sie dem Schiffsmann die Verpflichtung auferlegt, im Falle des Verlustes des Schiffes auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage zu beeiden.[1])

Einem etwaigen Mißbrauch der Disziplinargewalt begegnet § 92 SeemO. Der Kapitän hat jede in den vorgenannten Fällen getroffene Maßregel mit Angabe der Veranlassung umgehend in das Schiffstagebuch einzutragen. Der Mißbrauch der Gewalt, bestehend in Anwendung gegen einen Schuldlosen oder in unangemessener und zu strenger Handhabung, kann mit Geldstrafe bis zu 1000 Mk. oder mit Gefängnis bis zu einem Jahr geahndet werden.[2])

Von neueren Gesetzgebungen atmen die Seerechte Schwedens, Norwegens und Dänemarks den gleichen modernen Geist wie das deutsche Recht. Sie machen dem Schiffer ziemlich gleichlautend eine geziemende Behandlung seiner Untergebenen zur Pflicht und verbieten die Anwendung der Prügelstrafe. Im Falle des Ungehorsams und der Widersetzlichkeit im Dienste kann der Schiffer oder sein Stellvertreter sich den Gehorsam durch Anwendung von Gewalt verschaffen. Bei Gefahr für das Schiff, bei Meuterei unter der Mannschaft oder bei einem sonstigen Notfalle ist ihm jedes zur Wiederherstellung der Ordnung und des Gehorsams notwendige Mittel anzuwenden erlaubt. Jeder Schiffsmann ist verpflichtet, hierbei seinem Befehlshaber auch o h n e irgendwelche Aufforderung Beistand zu leisten.

In anderen Staaten werden Vergehen der Mannschaft

---

[1]) vgl. SeemO. § 42 Abs. 1.

[2]) Ebenda § 111.

gegen die Schiffsdisziplin weit härter bestraft als in Deutschland und den nordischen Reichen. Auf französischen Schiffen hat der Schiffsmann den Befehlen des Kapitäns blinden Gehorsam zu leisten. Die Strafen, welcher dieser aus eigener Machtvollkommenheit verhängen kann, beginnen mit einfachem Arrest und Rationenverkürzung und steigern sich bis zu achttägiger Fesselung und fünftägiger Dunkelzelle.

In Italien steht dem Schiffsführer das Recht zu, den schuldigen Schiffsmann, welcher sich gegen eine über ihn verhängte Disziplinarstrafe sträubt, zehn Tage in Eisen zu legen u. a. m.

Nach russischem Recht soll an sich der Schiffer nur in Ausnahmefällen, d. h. wegen saumseliger Erfüllung seiner Anordnungen und Befehle bei der Rettung des Schiffes und seines Zubehörs, wegen Empörung oder wegen Meuterei, Leibesstrafen über Schiffsbedienstete verhängen. Vorherige Abhaltung eines Schiffsrates und Verständigung mit diesem ist Erfordernis. Das Züchtigungsrecht ist seinem Umfange nach beschränkt.[1]) Es besteht sonach ein Recht der körperlichen Züchtigung nicht nur gegenüber Schiffsjungen, wie das auch im früheren deutschen Rechte der Fall war, sondern auch gegenüber den übrigen Angehörigen der Mannschaft.

In England kann sich der Kapitän gegen Ungebühr seiner Leute grundsätzlich nur durch Strafen schützen, die besonders zwischen ihm und der Mannschaft vorher zu vereinbaren sind und die der Genehmigung des Board of Trade unterliegen. Als solche kommen lediglich Geldstrafen von 5—10 Schilling in Betracht, nicht etwa Kostentziehung oder Einsperrung.[2])

[1]) Bei Empörung oder Meuterei zwölf, im übrigen nicht mehr als fünf Hiebe mit einem Tau oder einer Gerte.

[2]) In schwereren Fällen von Zuwiderhandlungen gegen die Schiffs-

§ 8.

Gegenüber den sonstigen Schiffsinsassen, insbesondere den Passagieren.

Der Seehandel hat die Beförderung von Gütern oder Personen zum Zweck. Ein Teil der zur Seefahrt bestimmten Schiffe dient ausschließlich der ersteren Bestimmung, ein anderer Teil vereinigt beides. Es werden sich somit oft Personen an Bord eines Seeschiffes befinden, die, weil nicht zur Schiffsmannschaft gehörig, auch nicht — wenigstens nach deutschem Rechte — den für diese geltenden Disziplinarvorschriften unterliegen. Es können das Reeder, Lotsen und andere sein. Den Hauptteil der genannten Kategorie werden wohl stets die Passagiere bilden. Sie können unter Umständen besonders dann, wenn sie mit dem Wesen der Seeschiffahrt nicht vertraut sind, eine große Gefahr und empfindliche Störung für die Ordnung und Sicherheit des Schiffes bedeuten. Es muß deswegen der Kapitän in den Stand gesetzt sein, eine jede für den Schiffsdienst unzulässige Einwirkung ihrerseits zu verhindern. Eine allgemeine gesetzliche Regelung hat das Verhältnis zwischen Schiffer und Passagier bisher nicht gefunden, wohl aber ist von jeher der Passagier tatsächlich verpflichtet gewesen, den im Interesse der Schiffsordnung gegebenen Anweisungen des Schiffers Folge zu leisten.[1]) Eine Anordnung dieser Art ist in das neue Handelsgesetzbuch übergegangen.[2]) Die Schiffsgewalt gibt dem Kapitän

---

disziplin spricht ihm jedoch die herrschende Meinung das Recht zu, jedes angemessene Mittel dagegen anwenden zu dürfen (vgl. Kay, The law relating to Shipmasters and Seamen 1. Ed. cap. XVII sect. 1, 2.

[1]) vgl. ALR. a. a. O. § 1762.

[2]) § 665.

gegenüber dem Passagier keine Disziplinargewalt.[1]) Dieser ist jedoch berechtigt, event. Zwangsmittel gegen ihn anzuwenden, falls er sich der aufgestellten Schiffsordnung nicht fügt. Zu deren Durchführung darf er alle passenden Maßregeln ergreifen. Es haben in dieser Beziehung die gleichen Regeln zu gelten wie bei der Schiffsmannschaft. Eine Abweichung greift insoweit Platz, als dem Reisenden nicht zugemutet werden kann, dem Schiffer hierbei gegen seine Mitreisenden Beistand zu leisten. Wenn nun auch nicht durch das Gesetz bestimmt ist, in welcher Weise die Schiffsgewalt im einzelnen geltend zu machen ist, so wird man doch anzunehmen haben, daß der Kapitän bei Anwendung seiner Zwangsmittel bis zur Fesselung der Beteiligten verschreiten kann, falls dies notwendig ist.

Seeleute, d. h. Kapitäne, Offiziere, Mannschaften, welche auf Grund einer schriftlichen Anweisung des zuständigen Seemannsamtes gemäß § 1 des Ges. v. 2. 6. 1902 (RGBl. S. 212) betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute befördert werden, gehören nicht zur Schiffsmannschaft. Dabei wird der Mitgenommene kraft ausdrücklicher Bestimmung der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen.[2]) Er nimmt in jeder Beziehung eine eigentümliche Stellung an Bord ein. Es ist nicht zulässig, ihn den Passagieren zuzurechnen. Von einem hilfsbedürftigen Seemann kann der Kapitän keine Dienste verlangen, noch weniger von einem straffälligen, denn er hat mit ihnen keinerlei Vertrag geschlossen, der die Leistung von Schiffsdiensten zum Gegenstand hat. Ebensowenig besteht aber zwischen den beiden

---

[1]) And. M. Makower Anm. zu § 665.

[2]) vgl. § 4 Abs. 3 des erwähnten Ges.

ein Passagevertrag. Die Mitnahme erfolgt vielmehr kraft obrigkeitlicher Anordnung, der jeder Kapitän zur Vermeidung persönlicher Nachteile nachzukommen hat. Sie darf nur dann abgelehnt werden, wenn der Schiffsführer mit Recht einen der gesetzlich zugelassenen Weigerungsgründe vorschützen kann.[1]) Die in erster Linie aus Reichsmitteln gewährte Entschädigung ist nichts weiter als ein billiges Entgelt für die Überlassung von Kost und Logis an den Mitgenommenen. Seine Kenntnisse vom Wesen der Schiffahrt befähigen ihn, Störungen der Schiffsordnung leicht zu vermeiden. Treten solche durch sein Verschulden dennoch ein, wiegen sie natürlich weit schwerer als beim seeunkundigen Passagier. Es kommt hinzu, daß hinsichtlich des mitgenommenen straffälligen Seemannes dessen Unterwerfung unter die Disziplinargewalt des Kapitäns schon um deswillen besonders am Platze ist, um etwaigen von seiner Seite leicht möglichen Störungen der Schiffssicherheit von Anfang an mit Nachdruck entgegentreten zu können. Überdies würde es der Stellung des Kapitäns als Vertreter der Staatsgewalt bei der Verfolgung begangener Vergehen wenig entsprechen, wenn ihm diese Stellung nicht gleichzeitig die entsprechenden Zwangsmittel gegen den Schuldigen zur Hand gebe.

Die ihm gegen den Passagier zu Gebote stehenden Zwangsmittel sind die folgenden. Ebensowenig wie dem Schiffsmann ist es dem Reisenden gestattet, ohne Vorwissen des Kapitäns Güter an Bord bringen zu lassen. Sind auf solche Weise ins Schiff gelangte Güter geeignet, bei weiterem Verbleiben an Bord Fahrzeug oder Ladung zu gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder

---

[1]) Ebenda § 3.

der Ladung verursachen können, so darf der Kapitän solche Güter über Bord werfen.[1]) Das gleiche gilt von Gegenständen, welche infolge ihrer Beschaffenheit die Gesundheit der Schiffsinsassen zu gefährden oder das Einschreiten einer Behörde herbeizuführen vermögen.[2])

Eine besondere Vorschrift, wie sie noch dem allgem. Landrecht bekannt war,[3]) des Inhalts, daß der Reisende in dringenden Notfällen zur Rettung des Schiffes nach seinen Kräften hilfreiche Hand zu leisten habe, existiert in unserer heutigen Gesetzgebung nicht mehr. Der Schiffer gilt jedoch für das Schiff als Vertreter der Polizeibehörde. Von diesem Gesichtspunkte aus ist er berechtigt, bei Unglücksfällen, bei gemeiner Gefahr oder Not den Reisenden zur Hilfe aufzufordern, und dieser hat ihm dann Folge zu leisten, soweit er es ohne erhebliche eigene Gefahr tun kann.[4])

In ausländischen Rechten wird der Passagier meist ausdrücklich der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen. Neben der Anwendung kleinerer Disziplinarstrafen, wie dem Verbot, das Deck des Schiffes während bestimmter Zeit zu betreten, Ausschluß von der gemeinschaftlichen Mahlzeit auf 1—10 Tagen, kann der Schiffer im italienischen Recht im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Schiffes seine volle Disziplinargewalt zur Entfaltung bringen.[5]) Das französische Gesetz erlaubt dem Kapitän, über den Kajütenpassagier den Ausschluß von der Kapitänstafel und Zimmerarrest, über den Zwischendeckspassagier das Verbot, das Deck während mehr

---

[1]) vgl. hierzu RStGB. § 297.

[2]) vgl. SeemO. § 87 Abs. 2.

[3]) vgl. II, 8 § 1763 dieses Ges.

[4]) vgl. RStGB. § 360 Ziff. 10.

[5]) vgl. Codice per la marina mercantile d' el regno d' Italia art. 454.

als zwei Stunden am Tage zu betreten, zu verhängen.[1]) Der Kapitän ist sonach in allen Seerechten der Vertreter der Sicherheitspolizei an Bord.

§ 9.

Der Kapitän als Standesbeamter.

Die allmähliche Umwandlung der Stellung des Schiffers aus einem primus inter pares zum Vorgesetzten seiner Schiffsmannschaft und sämtlicher Schiffsinsassen hat der Schiffsgewalt einen Zuwachs an verschiedenen Befugnissen gebracht, die an Land im allgemeinen von Staats- oder Kommunalbeamten ausgeübt werden. Der Schiffer ist, wie erwähnt, als Haupt des Schiffes gleichzeitig Standes-, Nachlaß-, Polizeibeamter und Beamter der Strafrechtspflege.

Hier soll zunächst die Funktion des Kapitäns als Vertreter des Standesbeamten erörtert werden. Die Gesetzgeber früherer Jahrhunderte legten auf die Beurkundung des Personenstandes wenig Wert. Die Folge davon ist, daß sich in ihren Seerechten keinerlei Spuren davon befinden. In der Neuzeit ist darin Wandel geschaffen worden. So ordnet das allgem. Landrecht an, daß der Schiffer außer anderem „die während der Reise auf dem Schiff entstandenen Todesfälle“ in das Tagebuch einzutragen habe.[2]) Bereits im alten HGB. Art. 487 war diese Verpflichtung auf die Eintragung von Geburten, die sich auf dem Schiff während der Reise ereigneten, erweitert. In gleichem Umfange ist sie später in das Reichsgesetz betr. die Beurkundung des Personenstandes

---

[1]) s. Décret-loi disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24. 3. 1852 art. 52.

[2]) vgl. § 1509 dieses Ges.

und der Eheschließung v. 6. 2. 1875 übergegangen.[1]) Sie lautet hier in § 61: „Geburten und Sterbefälle, welche sich auf Seeschiffen während der Reise ereignen, sind nach den Vorschriften dieses Gesetzes . . . von dem Schiffer unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen in dem Tagebuch zu beurkunden". Diese Bestimmung ist auch heute noch maßgebend. Es liegt ihr die Auffassung zugrunde, daß das Seeschiff als schwimmender Gebietsteil des Heimatsstaates anzusehen ist. Die Besatzung bildet zusammen mit den sonstigen Schiffsinsassen die Bevölkerung dieses Gebietsteiles und damit einen Standesamtsbezirk, als dessen Vorsteher der Schiffer die standesamtlichen Geschäfte wahrzunehmen hat.[2]) Der Kapitän hat also die gleiche Stellung inne wie ein vom Staate bestellter Standesbeamter. Die von ihm während der Seereise innerhalb seiner Befugnisse erfolgten Beurkundungen von Geburten oder Sterbefällen stehen denjenigen des staatlich bestellten Standesbeamten allenthalben gleich.

Die Beurkundungsbefugnis gilt nicht nur für Todesfälle, die sich auf dem Schiff selbst ereignen, sondern auch für solche, die am Schiff und vom Schiff aus erfolgen, z. B. beim Umschlagen eines ausgesetzten Bootes, Herabstürzen ins Meer und Ähnlichem. Dem Sterbefall selbst wird eine Tatsache gleichzustellen sein, aus welcher sich mit Gewißheit der Tod ergibt, z. B. Sturz ins Meer und dauerndes Verschwinden.

Die Verpflichtung des Kapitäns besteht, solange die Reise währt. Sie endigt erst, wenn das Schiff zu Hause oder im

---

[1]) vgl. zu diesen und den folgenden Ausführungen die §§ 61—64 dieses Ges.

[2]) Ebenda § 4.

Heimatshafen angelangt ist und damit die Zuständigkeit des ordentlichen Standesbeamten gegeben ist. Es ist gleichgültig, ob das Schiff sich bei der Abfahrt aus dem Hafen oder bei der Einfahrt in einem Binnengewässer oder in einem anderen als dem Heimatshafen befindet. Die Worte „während der Reise“ sind nicht gleichbedeutend mit „während der Fahrt“.

Die Beurkundung hat der Kapitän persönlich vorzunehmen. Das gilt vor allem dann, wenn für gewöhnlich das Tagebuch durch den Steuermann oder einen anderen geeigneten Angehörigen der Mannschaft unter Aufsicht des Schiffers geführt wird. Der Kapitän hat zur Eintragung zwei Schiffsoffiziere oder andere glaubhafte Personen zuzuziehen, seine Eintragung zu unterschreiben und die Zeugen zur Unterschrift zu veranlassen. Die Beurkundung hat spätestens am nächstfolgenden Tage nach der Geburt oder dem Todesfalle zu erfolgen. Von der Eintragung hat der Schiffer zwei durch ihn beglaubigte Abschriften demjenigen Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben.[1]) Sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, ist das Tagebuch der für den Standesbeamten des Hafenortes zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen.

Die Urkundsfunktion ruht sonach nicht bei dem Kapitän allein, sondern auf seinem Zusammenwirken mit den beiden Zeugen. Diese sind notwendige Gehilfen des Schiffers in seiner Eigenschaft als Standesbeamter.[2]) Es ist deswegen unzulässig, daß der Anzeigende und einer der Gehilfen ein und dieselbe Person ist. Der Anzeigende kann nicht zu gleicher Zeit Zeuge sein. Auf Grund dieser Gesetzesbestimmung

---

[1]) Ebenda § 62.

[2]) So Sartorius S. 388.

liegt die Vermutung nahe, daß der Eintragung des Kapitäns nicht der gleiche urkundliche Charakter zukomme wie derjenigen des Standesbeamten. Diese Auffassung wird in der Literatur vertreten.[1]) Sie ist aber zurückzuweisen. Das Gesetz bietet ihr keinerlei Anhaltspunkte. Es gebraucht für die Tätigkeit des Schiffers den Ausdruck „beurkunden". Die Tagebucheintragungen werden ausdrücklich mit „Urkunden" und „Standesurkunden" bezeichnet. Das Gesetz würde sich zum mindesten einer groben Ungenauigkeit im Ausdruck schuldig machen, wenn es die Bezeichnung „Urkunde" im Sinne von schriftlicher Anzeige brauchen wollte. Die Annahme ungenauer Ausdrucksweise ist um deswillen hinfällig, weil dem Personenstandesgesetz standesamtliche Beurkundung auf Grund schriftlicher Anzeige bekannt ist.[2]) Aufgabe des Kapitäns ist es nach § 61, die vorkommenden Geburts- und Sterbefälle zu beurkunden. Die Tätigkeit des Standesbeamten wird gleichfalls als eine Beurkundung charakterisiert. Daraus ergibt sich mit Notwendigkeit der Schluß, daß der Schiffer dem letzteren gleichgestellt ist, er mithin durch § 61 zu gewissen standesamtlichen Verrichtungen ermächtigt wird. Hätte das Gesetz beabsichtigt, den Schiffer hinsichtlich der ihm übertragenen Urkundsfunktion dem in Betracht kommenden Standesbeamten unterzuordnen, so wäre nicht einzusehen, weshalb § 64 Abs. 1 bestimmt, daß das Tagebuch nach der Rückkunft der für den Standesbeamten des Heimatshafens zuständigen Aufsichtsbehörde, d. i. die dem Standesbeamten zunächst vorgesetzte, mit den Funktionen der unteren Ver-

---

[1]) vgl. Der Standesbeamte, Organ für die Interessen der Standesämter in Deutschland usw., Berlin 1879, S. 255.

[2]) §§ 20, 58 dieses Ges.

waltungsbehörde ausgestattete Behörde, vorzulegen ist. Aus dieser Gleichstellung ergibt sich mit Notwendigkeit die Gleichwertigkeit der vom Kapitän aufgenommenen Standesurkunden mit denjenigen des festländischen Standesbeamten.

Der Kapitän ist bei der ganzen Handlung die wichtigste Persönlichkeit. Sollte er verstorben oder sonst verhindert sein, z. B. selbst die Anzeige erstatten müssen, so tritt an seine Stelle der Steuermann. Er hat die dem Schiffer nach §§ 61, 62 obliegenden Verpflichtungen erfüllen. Da er nicht Beamter im Rechtssinne ist, bedarf es besonderer Strafandrohung für den Fall der Nichterfüllung seiner Verpflichtung. Diese ist im § 68 enthalten.

Zu eigentümlichen Folgerungen führt in solchen Fällen der Umstand, daß Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte nicht Voraussetzung für den Erwerb der Kapitänsstellung ist. Ein seiner Ehrenrechte verlustig gegangener Kapitän kann sonach rechtswirksam Beurkundungen des Personenstandes vornehmen. Dagegen müßte er einen mit gleichem Mangel behafteten Zeugen zurückweisen.

Im übrigen gelten für die Beurkundung die allgemeinen Regeln des Personenstandsgesetzes, soweit sie bei der Natur der Sache anwendbar sind. Der Schiffer oder sein Stellvertreter hat demnach einzutragen

a) bei einem Geburtsfalle

1. Ort, Tag und Stunde der Geburt nach bürgerlicher mittlerer Zeit des Schiffsstandpunktes nach geographischer Länge und Breite;
2. das Geschlecht des Kindes;
3. Vornamen des Kindes;
4. Vor- und Familiennamen, Religion, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern.

Bei Zwillings- oder Mehrgeburten ist die Eintragung für jedes Kind besonders und so genau zu bewirken, daß die Zeitfolge der verschiedenen Geburten ersichtlich ist.

Standen die Vornamen des Kindes zur Zeit der Anzeige noch nicht fest, so sind dieselben nachträglich und längstens binnen zwei Monaten nach der Geburt anzuzeigen. Die Anzeige hat, vorausgesetzt, daß die Beendigung der Reise bis dahin noch nicht erfolgt ist, dem Schiffer, sonst dem zuständigen Standesbeamten gegenüber zu erfolgen.

b) Bei einem Sterbefalle sind einzutragen

1. Ort, Tag und Stunde des erfolgten Todes nach bürgerlicher Zeit;
2. Vor- und Familiennamen, Religion, Alter, Stand oder Gewerbe, Wohnort und Geburtsort des Verstorbenen;
3. Vor- und Familiennamen seines Ehegatten oder Vermerk, daß der Verstorbene ledig gewesen sei;
4. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort der Eltern (vgl. § 59 Abs. 1);
5. die mutmaßliche Todesursache.

Soweit diese Verhältnisse unbekannt sind, ist dies vom Schiffer bei der Beurkundung zu bemerken. Es kommen ferner die Bestimmungen über die Anzeigepflicht zur Anwendung.[1]) Der Kapitän hat diejenigen Personen, welche zur Anzeige verpflichtet oder aus eigener Wissenschaft unterrichtet sind, zur Anzeigeerstattung anzuhalten, falls er nicht selbst bei dem Geburts- oder Sterbefall zugegen war. Vor- und Familiennamen, Stand oder Gewerbe und Wohnort des

[1]) Ebenda §§ 18, 57.

Anzeigenden sind genau festzustellen und an erster Stelle einzutragen.

In ausländischen Rechten hat der Kapitän zum Teil die gleichen, zum Teil weitergehende standesamtliche Befugnisse, in Italien und Frankreich hat er sich auf die Beurkundung von Geburten und Todesfällen zu beschränken, die Seerechte englischen Ursprungs kennen dagegen auch einen Ersatz des Standesbeamten durch den Kapitän bei Beurkundung des Abschlusses der Ehe.[1])

§ 10.

Der Kapitän als Nachlaßbeamter.

Bei Todesfällen innerhalb des Deutschen Reiches ist unter bestimmten Voraussetzungen dem zuständigen Nachlaßgericht die Pflicht amtlicher Fürsorge für den Nachlaß des Verstorbenen auferlegt.[2]) Beim Tode eines Schiffsinsassen würde nur selten dem Nachlaßgericht die Möglichkeit gegeben sein, dieser Verpflichtung in der entsprechenden Weise nachzukommen. Ebensowenig werden sich immer einer oder mehrere der als Erben in Betracht kommenden Personen zur Zeit des Erbfalles an Bord befinden und ihre Interessen persönlich wahrnehmen können. Es besteht somit zweifellos das Bedürfnis, die gerichtliche Fürsorge auf Nachlässe auszudehnen, welche sich an Bord von Seeschiffen befinden. Die deutsche Gesetzgebung ist ihm dadurch entgegengekommen, daß es die erwähnte Fürsorgepflicht dem Kapitän als Vertreter der

---

[1]) vgl. für England The merchant shipping act 1894 part. II Sect. 240 und für Amerika Navigation laws of the United States of America 1886 (revised statutes part. VIII title XLVIII).

[2]) vgl. § 1960 BGB.

Staatsgewalt an Bord überträgt. Sie hat ihre Regelung in dem § 65 Abs. 2 u. 3 SeemO. und dem § 675 HGB. gefunden.

I. § 65 SeemO. behandelt den in der Praxis häufigeren Fall, daß ein Schiffsmann während der Reise stirbt. Hier hat der Kapitän für die Aufzeichnung und sorgfältige Aufbewahrung des an Bord befindlichen Nachlasses Sorge zu tragen. Zu der Aufzeichnung sind zwei Schiffsoffiziere oder andere glaubhafte Personen zuzuziehen. Nach dem Wortlaute des Gesetzes ist der Schiffer nicht verpflichtet, dies alles persönlich vorzunehmen. Man wird ihn für berechtigt halten können, eine andere Person der Besatzung ganz oder teilweise mit diesen Aufgaben zu betrauen. Jedenfalls nimmt er die Funktionen des Nachlaßgerichts wahr, indem er die richtige Ausführung der gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen überwacht. Macht sich die Veräußerung des Nachlasses aus irgendwelchen Gründen, z. B. wegen leichter Verderblichkeit der Nachlaßgegenstände, nötig, so hat er für deren Verkauf im Wege der Versteigerung zu sorgen. Befinden sich Erben des Verstorbenen an Bord, so wird der Kapitän durch deren Anwesenheit keineswegs seiner Pflicht enthoben oder in ihr beschränkt. Er hat genau wie das Nachlaßgericht darauf zu sehen, daß der Nachlaß ungeschmälert an sämtliche berechtigte Erben ausgehändigt werden kann. Eine Verteilung vorzunehmen ist er nicht befugt. Es würde ihm selten genug möglich sein, etwa geltend gemachte Erbrechte auf ihr Bestehen hin zu prüfen. Die Nachlaßgegenstände selbst, der etwaige Erlös aus denselben, das etwaige Heuerguthaben, die erwähnte Aufzeichnung und der Nachweis über den Todesfall sind demjenigen Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, oder mit dessen Genehmigung dem Seemannsamt des Ausreise- oder des Heimatshafens zu übergeben. Handelt

der Kapitän den obigen Bestimmungen zuwider, so setzt er sich einer Bestrafung gemäß § 114 Nr. 10 SeemO. aus, abgesehen von seiner zivilrechtlichen Haftung.

II. Stirbt ein Passagier während der Reise, so greift die Vorschrift des § 675 HGB. ein. Diese lautet anders als § 65 SeemO. Man hat jedoch beide Vorschriften als gegenseitig sich ergänzend aufzufassen. Beim Tode eines Reisenden soll der Schiffer hinsichtlich des an Bord befindlichen Reisegutes nach den Umständen das Interesse der Erben in geeigneter Weise wahrnehmen. Auf Grund dieser Vorschrift ist er befugt, das an Bord befindliche Reisegut unter Zuziehung von zwei Zeugen (nach Analogie des § 65 SeemO. und des § 70 Nr. 11 Bekanntm. betr. Vorschriften über Auswandererschiffe v. 14. 3. 1898) tunlichst genau zu verzeichnen. Falls es sich nicht im Besitze von Angehörigen befindet, ist es in Verwahrung zu nehmen und dem zuständigen Nachlaßgericht oder den Erben zu übersenden. Er hat die Interessen der Erben des verstorbenen Reisenden selbst dann in geeigneter Weise wahrzunehmen, wenn Angehörige des Verstorbenen sich an Bord befinden. Auf diese Weise ist ebenfalls jeder Benachteiligung von Erben gewehrt.

Im Anschluß an die Behandlung der Nachlässe an Bord verstorbener Personen sei noch einer Befugnis des Kapitäns gedacht, die dem neuzeitlichen deutschen Rechte unbekannt, in früheren deutschen und fremden Rechten, in den letzteren sogar zum Teil noch jetzt, eine große Rolle gespielt hat. Es ist das Recht des Schiffers, bei Abfassung von Testamenten an Bord als Vertreter des Notars mitzuwirken. Die nahe Todesgefahr während der Seereise hat von jeher den Wunsch nahegelegt, eine Testamentsform für Schiffsinsassen zu schaffen, welche, von der Mitwirkung der an Land dazu bestellten Be-

hörden befreit, voller Gültigkeit nicht ermangelten. Zunächst setzte man zu diesem Zwecke eine besondere Behörde an Bord jedes einzelnen Schiffes ein, den sogen. Schiffsschreiber. Im Laufe der Zeit ist dessen Funktion auf den Kapitän übergegangen. In erster Linie äußerte sich das daran, daß der Schiffer für ihn einzutreten begann.[1]) Im 19. Jahrhundert verschwindet das Institut des Schiffsschreibers vollständig. An dessen Stelle tritt allenthalben der Kapitän „investi des fonctions de notaire".[2]) In diesem Sinne gestattet das neuere englische Recht die Testamentserrichtung an Bord vor dem Kapitän allein, ohne daß es der Zuziehung von Zeugen bedürfte.[3])

Im deutschen Rechte finden sich nur Spuren dieser notariellen Befugnis, und zwar reichen sie bis zum Jahre 1900 Das preußische Landrecht gewährte den Personen, die sich in See auf einem Schiff befanden, das Recht, ihr Testament auf militärische Art zu errichten.[4]) Der Inhaber der Schiffsgewalt galt dabei als Offizier.[5]) Das neue Bürgerliche Gesetzbuch v. 18. 8. 1896 hat die Mitwirkung des Kapitäns als Notar bei Testamentserrichtungen an Bord beseitigt. Es hat dafür — abgesehen von der Form des eigenhändigen privatschriftlichen Testaments (BGB. § 2231 Ziff. 2) — die erleichterte Form des § 2251 BGB. geschaffen. Der Kapitän kann auch heute noch zur Testamentserrichtung zugezogen werden. Er

---

[1]) vgl. I. van Hall, Dissertatio historico-iuridica de magistro navis.

[2]) Code Napoléon livre III title II chap. V sect. II art. 988; ferner Caumont a. a. O. S. 462.

[3]) Kauffahrteischiffahrtsakte von 1844 § 200.

[4]) vgl. ALR. I, 12 § 205.

[5]) vgl. Reichsmilitärgesetz v. 2. 5. 1874 § 44.

fungiert dann aber nur als einfacher Zeuge. Die Testamentserrichtung erfolgt durch mündliche Erklärung vor insgesamt drei Zeugen gemäß § 2250 BGB. Es muß also ein Protokoll über die Errichtung aufgenommen werden. Voraussetzung ist, daß der Testator sich während einer Seereise an Bord eines deutschen, nicht zur Kaiserl. Marine gehörenden Fahrzeugs, außerhalb eines inländischen Hafens befindet. Das Testament gilt als nicht errichtet, wenn seit der Errichtung drei Monate verstrichen sind und der Erblasser noch lebt. Beginn und Lauf der Frist sind jedoch gehemmt, solange der Erblasser außerstande ist, ein Testament vor einem Richter oder Notar zu errichten.

Unbeschadet dieser Vorschriften erkennt das deutsche Recht unter Umständen Testamente an, die auf Schiffen fremder Staaten vor dem Schiffer als Vertreter des Notars allein errichtet sind.[1]) Dies trifft zu, wenn ein deutscher Staatsangehöriger auf einem englischen Schiffe allein vor dem Kapitän sein Testament errichtet.

§ 11.

Der Kapitän als Beamter der Strafrechtspflege.

Wird auf offener See ein Verbrechen oder Vergehen begangen, so ist es leicht möglich, daß der Schuldige sich der Verfolgung wegen seiner strafbaren Handlung beim Anlaufen eines fremdländischen Hafens durch die Flucht entzieht. Wenn solche Handlungen vom Gesetz des Heimatsstaates auch mit Strafe bedroht sind und meist durch die zuständigen Behörden ihre Ahndung finden können, so fehlt doch der

---

[1]) vgl. Art. 11 EG. z. BGB.

heimischen Gewalt in vielen dieser Fälle die Möglichkeit, ihre Strafdrohung zu verwirklichen. Es würde dem Schuldigen oft gelingen, sich seiner Bestrafung dauernd mit Erfolg zu entziehen. Dieser Umstand müßte wieder demoralisierend auf die übrige Schiffsmannschaft einwirken und im weiteren Verlaufe zu haltlosen Zuständen an Bord führen. Die Gesetzgebungen aller Jahrhunderte sind diesem Übelstande mit voller Energie entgegengetreten. Die Wege, auf welchen sie zum Ziele zu gelangen suchten, sind verschiedener Art. Teilweise hat man die Strafrechtspflege überhaupt, teilweise nur einen bestimmt abgegrenzten Teil auf gewisse Personen an Bord übertragen.[1]) Im wesentlichen stimmen sie darin überein, daß sie eine Persönlichkeit an Bord mit besonderen Befugnissen ausstatteten, welche die ordnungsmäßige Durchführung der heimischen Rechtspflege auf der hohen See gewährleisten sollte. Es war dies der Kapitän. Ihm werden durch alle Gesetzgebungen Rechte und Pflichten auferlegt, wie sie an Land hauptsächlich durch Gerichts- und Polizeibehörden ausgeübt werden. Eine eigentliche Gerichtsbarkeit ist heute im allgemeinen auf Seeschiffen nicht mehr vorhanden. Die Befugnisse, welche dem Kapitän jetzt bei der Ausübung der Strafrechtspflege zustehen, tragen im wesentlichen einen vorbereitenden Charakter. Diese Rechtslage finden wir auch im deutschen Seerecht.

I. Begeht ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See im Auslande befindet, ein Vergehen oder Verbrechen, so hat der Kapitän unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles dasjenige genau aufzuzeichnen, was auf den Beweis der Tat und auf deren Be-

[1]) Schwedisch-pommersches Seerecht Kap. 22 § 1, bei Mirus Bd. 2 S. 30.

strafung Einfluß haben kann. Insbesondere ist in den Fällen der Tötung oder schweren Körperverletzung die Beschaffenheit der Wunden genau zu bescheiben, auch zu vermerken, wie lange der Verletzte etwa noch gelebt hat, ob und welche Heilmittel angewendet worden sind und welche Nahrung der Verletzte zu sich genommen hat. Der Umstand, daß in der obigen Vorschrift ebenso wie in den noch zu besprechenden (SeemO. § 127) lediglich des Schiffsmannes als Subjekt der Gesetzesverletzung gedacht ist, läßt die Frage berechtigt erscheinen, wie es steht, wenn ein Passagier oder sonstiger Schiffsinsasse sich einer solchen strafbaren Handlung schuldig macht. Weder die Seemannsordnung noch das Handelsgesetzbuch gewähren in dieser Beziehung einen Anhalt. Um diese Frage entscheiden zu können, macht es sich notwendig, auf das frühere Recht zurückzugreifen. Es finden sich hierzu in der Seegesetzgebung Preußens entsprechende Bestimmungen.[1]) Die herrschende Lehre ist bestrebt gewesen, dem vorhandenen Mangel abzuhelfen, und hat dem Schiffsführer die obigen weitergehenden Rechte zugesprochen.[2]) Würde diese Vorschrift nicht auf den Reisenden ausgedehnt werden können, so würde die Erforschung des Sachverhaltes wesentlich erschwert, womöglich ganz verhindert. Der Staat wäre dann gezwungen, von der Strafverfolgung Abstand zu nehmen, da er zur Herbeischaffung genügender Beweismittel außerstande ist. Das wäre natürlich im öffentlichen Interesse von großem Nachteil. Die Vorschrift greift Platz, soweit das Verbrechen

---

[1]) vgl. hierzu § 17 des Ges. zur Aufrechterhaltung der Manneszucht auf Seeschiffen v. 31. 3. 1841 u. § 29 des Ges. betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf Seeschiffen v. 26. 3. 1864.

[2]) So Zorn, Staatsrecht Bd. 2 S. 862; Wagner, Handb. S. 323 ff. u. a.

und Vergehen von Reisenden auf hoher See oder im Auslande an Bord des Schiffes oder seinen Booten begangen worden ist. Bei Handlungen, die sich im Inlande ereignen, ist sonach der Kapitän keinesfalls zum Einschreiten berechtigt, mag der Täter Reisender sein oder zur Schiffsmannschaft gehören.

II. Der Kapitän hat weiter das Recht, jederzeit die Sachen der Schiffsleute, welche der Beteiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen. Dabei finden die Bestimmungen der StPO. § 102 auf die Durchsuchung durch den Kapitän keine Anwendung.[1]) Eine Beschränkung des Durchsuchungsrechts in örtlicher Beziehung besteht nicht. Sie kann infolgedessen im Auslande und auf hoher See ebensogut wie im Inlande vorgenommen werden. Wie es hier mit ihr dem Reisenden gegenüber steht, ist zweifelhaft. Nach der einen Ansicht ist die Vorschrift singulärer Natur und nicht auszudehnen,[2]) nach anderer Meinung[3]) wird man wohl mit Recht annehmen können, daß es auch dem Reisenden gegenüber besteht, soweit dieser als Täter oder als Teilnehmer, Begünstiger oder Hehler einer von Schiffsleuten verübten Straftat verdächtig ist.

III. Den Interessen der Strafrechtspflege dient ferner die gesetzliche Ermächtigung, Schiffsleute in gewissen Fällen festzunehmen. Unter Festnahme sind alle diejenigen Maßnahmen zu verstehen, welche zur Festhaltung des Schuldigen erforderlich sind. Bei einer Anzahl bestimmter strafbarer Handlungen, so bei dem Vergehen des Diebstahls, Betrugs, der

---

[1]) vgl. EG. z. StPO. §§ 3 u. 5.

[2]) So Wagner, Handb. S. 324.

[3]) So v. Hippel u. a.

Untreue, Unterschlagung, Hehlerei, Urkundenfälschung, oder einer mit Todesstrafe oder mit Zuchthaus bedrohten Handlung[1]) sowie bei Bruch des Heuervertrags durch den Seemann[2]) greift diese Vorschrift im Interesse der besonderen Sicherheit des Schiffes Platz. Sie gilt auf hoher See, im Auslande und im inländischen Hafen. Die Ermächtigung wird zur Verpflichtung in den Fällen des § 70 Nr. 3 SeemO., wenn das Entweichen des Täters zu besorgen steht. Die hier in Frage kommende Festnahme ist zu unterscheiden von den außergewöhnlichen Maßnahmen des § 91 Abs. 2 SeemO. Von der Einsperrung ist bei kontraktbrüchigen Seeleuten abzusehen, sofern sich das Schiff auf hoher See befindet.[3])

Der Täter ist unter Mitteilung der aufgenommenen Verhandlung an dasjenige Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, abzuliefern. Lehnt im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Übernahme ab, so hat der Schiffer die Ablieferung bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. Sache des in Betracht kommenden Seemannsamtes ist es, den Schiffsmann abzuurteilen, falls es hierfür zuständig ist, oder seine Überführung an die heimische Behörde zu veranlassen.[4])

In dringenden Fällen ist der Kapitän ermächtigt, wenn im Auslande ein Seemannsamt nicht rechtzeitig angegangen werden kann, den Täter einer fremden Behörde behufs Übermittlung an eine zuständige deutsche Behörde zu überliefern. In solchem Falle hat er bei dem ersten ihm

---

[1]) SeemO. § 70 Nr. 3.

[2]) Ebenda § 93 Abs. 2 u. 3.

[3]) Ebenda § 93 Abs. 2 u. 3 in Verb. mit § 127 Abs. 2.

[4]) SeemO. § 127 Abs. 3.

zugängigen Seemannsamt Anzeige zu erstatten. Unterlassen der Anzeige macht ihn strafbar. Die Ablieferung des Schuldigen an die fremde Behörde geschieht zu dessen Übermittlung an die zuständige deutsche Behörde, nicht aber zu dessen Verfolgung und Bestrafung. Von einer Verletzung des im § 9 RStGB. enthaltenen Verbots kann demnach nicht die Rede sein.

Bezüglich der Passagiere finden sich keinerlei Bestimmungen. Schon das allgem. Landrecht[1]) ordnete in dieser Hinsicht an, daß, wenn ein Reisender auf dem Schiff ein Verbrechen begangen habe, wegen seiner Verhaftung, Auslieferung und Überführung dieselben Vorschriften gelten sollten, welche für die Verbrechen des Schiffsvolkes gegeben seien.[2]) In Übereinstimmung damit gesteht die herrschende Theorie für unser heutiges Recht dem Kapitän die Befugnis der Festnahme eines Reisenden zu.

---

[1]) vgl. II, 8 § 1746.

[2]) Ebenso das preuß. Gesetz zur Aufrechterhaltung der Manneszucht auf Seeschiffen v. 31. 3. 1841 § 17.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.